

2007 *PRESSESPIEGEL*

Klagenfurt



Die Stadtzeitung mit amtlichen Nachrichten



Das neue Stadion wächst und wächst, bietet einen imposanten Anblick. Und der Countdown zur Fußball-Europameisterschaft läuft. Am **23. Jänner** lädt die Landeshauptstadt zu „501 Tage bis zur EM“ auf den Neuen Platz. Musi, Stimmung, Glücksrad – und auch **drei Karten für die Spiele in Klagenfurt** sind zu gewinnen! (Seite 4)



Brocken Eine der stärksten Zugmaschinen Europas mit 800 PS schleppt derzeit einen 212 Tonnen Autoklaven von Aschach/D. zur FACC nach Ried/I. Der Heißluftofen wird in der Flugzeugteile-Fertigung eingesetzt, gestern musste eine Brücke mit Stahlplatten verstärkt werden, damit sie das Gewicht aushält. (Felbermayr)

Felbermayr: „Keine halben Sachen“

Transport- und Hebetechnik der Superlative



Geballte Kraft, Felbermayr zeigt sein Können in der BURSTYN Kaserne Zwölfaxing.

Foto: Mühlbacher

Mit etwa 1500 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von rund EUR 275 Mio. im vergangenen Jahr, erwirtschaftet von 32 Standorten in 10 Ländern, gehört die 1942 in Wels gegründete Firma Felbermayr zu den Familienunternehmen der anderen-größeren Art. 250 Mobilkrane mit einer Hubleistung von 30 bis 800 Tonnen sowie rund 1.300 Arbeitsbühnen und Stapler bilden die Basis in der Felbermayr Hebetechnik. Ergänzt durch den stärksten in Österreich verfügbaren Kran, einem Raupenkran mit bis zu 1.000 Tonnen Tragkraft im Sonderlastfall, sind auch schwierigste Einsätze gewährleistet.

132 Jahre hat sie allen Belastungen stand gehalten, sie war ein Meisterwerk ihrer Zeit. Doch am 17. Juni ist sie Geschichte: Die alte Salzburger Salzach-Eisenbahnbrücke weicht gerade einer Neukonstruktion. Sie hat zwei Doppel-Pfeiler, dafür drei Geleise. Auch für Fußgänger wird sie zum neuen Salzach-Übergang.

Österreichs einziger 500-Tonnen-Kran hob dieser Tage drei Brücken-Teile der neuen S-Bahn-Brücke auf die neuen Pfeiler. ÖBB-Sprecher Johannes Gfrerer: „Weil der laufende Zugbetrieb durch die Bauarbeiten auf keinem der beiden Geleise unterbrochen werden darf, werden die neuen Pfeiler zum Teil unter der be-



Der gigantische 500-Tonnen-Kran bei der Arbeit an der Eisenbahnbrücke. Im Juni soll sie fertig sein.



Industrietoren

Ein gigantische Industrietoren wird durch die firma Felbermayr unter Begleitung von Navigator ter bestemming gebracht. De last rust op een uitschuifbare, 5-assige semi-dieplader, gekoppeld aan de Steyr 4-asser van Felbermayr.



Foto: Felbermayr

Mit Schiff und Lkw: 212-Tonnen-Ofen auf Reise

Spektakulärer Transport eines 212 Tonnen schweren Heißluft-Ofens in Oberösterreich: Die Reise begann auf der Donau mit dem Schiff, der weitaus schwierigere und aufwändigere Teil der Fahrt zu einem Flugzeugteilerhersteller in Reichersberg erfolgte dann per Tieflader. Die Fahrtroute des riesigen Transporters – mit Ladung ist er 38,5 Meter lang und 6,5 Meter breit – musste im Voraus ganz genau geplant werden. Bei einer Brücke in Raab, die für das Gewicht von sage

und schreibe 212 Tonnen nicht zugelassen ist, wurde eigens eine Fly-Over-Konstruktion errichtet. Die eingesetzte Zugmaschine gehört mit unglaublichen 800 PS zu den stärksten in Europa. Läuft alles nach Plan, soll der gewaltige Heißluft-Ofen heute, Mittwoch, im Werk ankommen. Zwei Auto-kräne werden das Monstrum schließlich an seinen neuen Arbeitsplatz heben.

Schwerlast-Konvoi meistert 90 km lange Strecke



Bereits im November 2004 realisierte Felbermayr den bislang größten Transport auf Österreichs Straßen. Damals waren es allerdings nur knapp 3 km, die nach dem Umschlag vom Verkehrsträger Wasser auf die Straße zu bewältigen waren.

Eine 14 %ige Steigung musste der Schwerlast-Konvoi überwinden.

Der jetzt absolvierte Transport blieb zwar mit einem Gesamtgewicht der beiden Reaktoren von insgesamt 353 t deutlich unter dem 400 t schweren Koloss vor 2 Jahren, ist aber aufgrund der Transportroute und des im Verhältnis zum Gewicht des Ladegutes sehr kurzen Tiefladerlänge eine Novität.

„Die Vorbereitungszeit für dieses Projekt, an dem bis zu zehn Mitarbeiter gleich-

zeitig mitwirkten, dauerte nur etwa sieben Monate“, zieht Bereichsleiter Wolfgang Schellerer von der Unternehmensgruppe Felbermayr zufrieden Bilanz. Um auch wirklich auf alle Hindernisse bestmöglich vorbereitet zu sein, wurde in akribischer Kleinarbeit ein Fahrplan erstellt, der seinen Ausgangspunkt für die rund 200 km lange Reise im Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz fand.

„Aufgrund der Dimensionen des Reaktors und des Zielortes Burghausen an der deutsch-österreichischen Grenze war es notwendig, die Reaktoren möglichst nah am Wasser zu fertigen. Dafür bietet unser Schwerlasthafen mit etwa 55.000 qm Fertigungs- und Lagerhallen optimale Voraussetzungen“, begründet Schellerer die Standortwahl.

So konnten die Reaktoren mit Einzelgewichten von 193

und 160 t mit dem Hallenkran auf ein Straßenfahrzeug umgeladen werden und die wenigen Meter bis zum Hafenbecken ungehindert und in kürzester Zeit zurücklegen.

Die nötige Antriebskraft für den Transport gewährleistete eine 800 PS starke Zugmaschine „Made by ÖAF“.

Eine Stromleitung kann zu einem echten Problem werden. Hier wird der „Störenfried“ einfach angehoben, und zwar von einer Teleskop-Arbeitsbühne aus.



Im Anschluss daran wurde das Reiseduett, bestehend aus einem 7,10 m breiten und 32,3 m langen Reaktor samt seinem kleinen Bruder, der es bei 25,5 m Länge auf einen Durchmesser von 6,10 m bringt, mit einem Portalkran in ein Schiff umgeschlagen. Vorbei an den Schleusen Aschach und Jochenstein erreichte der Wassertransport dann nach etwa 1,5 Tagen und 100 km gegen Mittag des darauf folgenden Tages den Winthafen in Passau.

Dort angekommen wurden die Behälter zur Kunststoff-



Finale: Auf dem Betriebsgelände der Borealis in Burghausen werden die Reaktoren vertikal auf einen 14 m Betontisch eingehoben. Hierbei kamen zwei Raupenkrane zum Einsatz.

Schon eine tief hängende Stromleitung oder Verkehrszeichen können zu Verzögerungen führen, die mitunter den gesamten weiteren Verlauf des Transportes gefährden können.

erzeugung mit dem Liebherr LR 1750 auf zwei Spezialtieflader umgeschlagen. Als fahrbarer Untersatz für den 193 t schweren Reaktor kamen 24 Goldhofer-Achslinien zum Einsatz. Der vordere Trailer bestand aus 12 Achsen, die 1,5-fach gekoppelt waren. Diese Kombination war aufgrund der im Verhältnis zum Gewicht des Ladegutes sehr kurzen Länge der Transporteinheit notwendig.

Mittels Drehschemel lag darauf das Vorderteil des Reaktors auf. Das Gewicht des hinteren Endes des Industriereaktors wurde auf den übrigen 12 Achsen positioniert. Auch hier gewährleistete ein Drehschemel das Passieren enger Kurvenradien, aufgrund derer auch genau diese Transportkonzeption notwendig war.

„Auf der 90 km langen Strecke wurden etwa 10 Brücken

überfahren, die auch statisch nachgerechnet werden muss-

ten. Des Weiteren waren auch viele enge Streckenabschnitte zu passieren. Im Sinne der Gewichtsverteilung war es da besonders wichtig, die Transportgarnitur möglichst kurz zu halten“, kommentiert Projektleiter Günther Wimmer die Vorteile dieser Zusammenstellung.

Die nötige Antriebskraft für den Transport gewährleistete eine 800 PS starke Zugmaschine „Made by ÖAF“.

Als Schubmaschine kam ein 530 PS starker Truck von Mercedes zum Einsatz.

Der kleinere Reaktor mit einem Gewicht von 160 t wurde auf 16 Achsen transportiert



Mit Hollenkränen wurden die Reaktoren im Schwerlasthafen in Linz zunächst auf Straßenfahrzeuge verladen, auf denen sie dann die wenigen Meter zum Hafenbecken zurücklegten.



Für die Errichtung des Unterwasserkanals samt Krafthaus und Saugrohrtrichter wurde der betreffende Bereich mit Spundwänden gesichert



Mit der Betonage des Einlaufkanals wurde der letzte Bauabschnitt in Angriff genommen

Felbermayr errichtet Kleinkraftwerk

Mitte September begann Felbermayr mit der Errichtung eines Kleinkraftwerkes am Mühlbach in der oberösterreichischen Stadtgemeinde Traun. Im Dezember wurde der erste Strom ins Netz gespeist und damit eine weitere erneuerbare Energiequelle zur Deckung des stetig steigenden Bedarfs fertig gestellt.

Die beiden Kleinkraftwerke „Gabler 1“ und „Gabler 2“ liefern mittels einer Kaplan-Rohrturbine beziehungsweise Kaplan-Schachtturbine bis zu 226 kW ans Netz. Das Kraftwerk wurde mit einer

Bauzeit von rund drei Monaten in einer äußerst kurzen Bauzeit errichtet. „Eine Tatsache, zu der neben dem hohen Einsatz aller Beteiligten auch das schöne Wetter im Herbst beigetragen hat“, sagt dazu Baumeister Herbert Sulzberger von der Felbermayr Niederlassung in Salzburg.

Als Bauleiter ist er auch über die einzelnen Bauabschnitte des Kraftwerkes bestens informiert: „Mit den Bauarbeiten wurde Mitte September mit dem Baugrubenaushub des Kraftwerkes Gabler 1 begonnen, wobei die Baugrube des Auslaufkanals mit Spundwänden gesichert wurde. Danach wurde mit unseren Schalzimmererpartien parallel der Einlauf- und Auslaufkanal bzw. das Krafthaus errichtet.“

Nach Fertigstellung des Einlaufkanals wurde die Errichtung des Krafthauses Gabler 2 in Angriff genommen, wobei die Baugrube ebenfalls mit Spundwänden gesichert wurde. Während der Bachabkehr – Mitte November – wurde die Wehrmauer und die GFK-

Druckrohrzuleitung DN 1.200 mm für Gabler 2 errichtet. Ebenfalls wurde in diesem Zeitraum die verbleibende Spundwand im Oberwasserbereich des Kraftwerkes von Felbermayr eingebracht. Ebenfalls im Auftragsumfang enthalten, waren die Detailplanung bzw. die statische Berechnung der zu errichtenden Bauwerke, die Zimmerer- bzw. Spenglerarbeiten für die Dachkonstruktionen. Die maschinelle Ausrüstung für das Kraftwerk wurde von der Hydro-Energy geliefert und eingebaut. Die anschließenden Betonvergussarbeiten hat Felbermayr durchgeführt. Bis zur Inbetriebnahme Mitte Dezember wurden für „Gabler 1“ 620 m³ und für „Gabler 2“ 185 m³ Beton verbaut. Die nötige Bewehrung des Baustoffes garantieren 65 t Stahl.

Mit abschließenden Tätigkeiten, wie der Humusierung, wird die Baustelle, an der neben umfangreichem technischen Gerät bis zu 15 Mitarbeiter gleichzeitig im Einsatz waren, im Frühjahr abgeschlossen sein. ◀

Der Einlaufkanal und die Staumauer mit den Schützen dominieren das Bild der Baustelle

Für „Gabler 1“ wurden 620 m³ Beton verbaut. Ein Großteil davon wurde für den Einlaufkanal zum Krafthaus verwendet





Preprava prvého transformátora, jeho hmotnosť je 236 ton. Na snímke je súprava počas presunu v Bratislave Pálenisku.

Náročná preprava transformátorov do Križovian

Na viac ako 1200 kilometrov dlhej trase bol kľúčový posledný úsek prepravy po železnici

V roku 2006 uskutočnila ZSSK CARGO dve nevhodné, zaujímavé, no zároveň náročné prepravy pre spoločnosť Felbermayr ITB Praha. V oboch prípadoch išlo o prepravu transformátorov z elektrorozvodní. Bola to preprava transformátora z rozvodne v Spišskej Novej Vsi, ktorá putovala na opravu do Plzne a späť a preprava nového transformátora pre rozvodňu v Križovanoch nad Dudváhom. Odozva na úspešné zvládnutie preprav bola pozitívna. Zákazníka sme presvedčili o vysokej kvalite našich služieb aj o rýchlosti operatívnom konaní, ak to bolo potrebné.

Firma Arewa ako dodávateľ transformátorov pre spoločnosť SEPS poverila firmu Felbermayr ITB Praha, aby pre ňu zrealizovala prepravu dvoch transformátorov pre rozvodňu Križovany nad Dudváhom. Každý transformátor mal hmotnosť 236 ton. Stroje boli najprv prepravené z výrobného závodu z Nemecka asi 40 km po diaľnici a následne preložené na loď. Po zdolání vodnej trasy dlhej asi 1100 km mali byť v bratislavskom prístave preložené na železničnú súpravu ITB a po koľajniciach prepravené do Križovian. Posledný úsek prepravy, dlhý 90 km, sa ukázal ako kľúčový pre celý projekt. Tu spolupracovala Felbermayr ITB so ZSSK CARGO.

– Počas vodnej prepravy došlo k nevhodnému poklesu hladiny, ktorý spôsobil niekoľkodňové meškanie lode ešte v Nemecku. Loď sa musela vraciť asi 120 km späť až do Norimbergu, kde jeden zo strojov preložili na iné plavidlo. Ponor oboch lodí dovolil ďalšie pokračovanie cesty až do prístavu Bratislava – Pálenisko. Tam

jeden stroj vyložili na mólo a druhý preložili priamo do vagónu ITB. Kvôli tomuto omeškaniu však bolo nutné celú železničnú časť prepravy skrátiť z pôvodne plánovaných 7 dní na maximálne 4 dni, – vysvetľuje Marcel Hubený ml., zo spoločnosti Felbermayr ITB.

Príjazd lodí sa niekoľkokrát menil. Všetci zúčastnení teda museli preukázať značnú flexibilitu. – Dňa 8. 11. o 9.00 hodine sa začína v prístave prekládka prvého transformátora do vagónu ITB. Hneď po naložení a upevnení zásielky prevzal vozmajster a celú súpravu ITB prestavili na železničnú stanicu Pálenisko. Z tohto miesta je vypravený zvláštny vlak smerom na Križovany. Zásielka má polovičnú šírku 1 960 mm, výšku 4 650 mm nad temenom koľajnice. Maximálna rýchlosť zvláštného vlaku je síce až 50 km/h, no okolo návestidiel, rôznych prekážok a do odbočky iba 5 km/h! Naviac je v príkazoch k doprave uvedená podmienka zákazu stretnutia sa s vozidlami na vedľajších koľajach. Prepravu ešte sťažila predpoludňajšia špička na frekventovanej trati v smere na Trnavu a Považím na Žilinu. V mnohých úsekoch medzi Bratislavou a Trnavou prebieha

výstavba rýchlostného koridoru a doprava je obmedzená výhradne na jednu koľaj. No napriek všetkému zvláštny vlak prichádza ešte v ten deň o 21.45 na vlečku transformátorovne v Križovanoch, – opisuje novembrovú anabázu Marcel Hubený ml.

To však ale zďaleka nie je všetko. Kvôli problému s vlečkovou koľajou nie je možné zatlačiť súpravu až pred stanovište transformátorov, takže vykládka musí prebehnúť nasledujúci deň na núdzovom mieste na začiatku vlečky. Vďaka maximálnemu nasadeniu všetkých zúčastnených sa darí dodržiavať harmonogram, a tak 9. 11. o 23.30 odchádza vyložená súprava z rozvodne späť do prístavu.

Ďalší deň dopoludnia je druhý transformátor už naložený do vagónu. Všetko na seba plynulo nadväzuje, drobné problémy sa riešia za pochodu. Večer je súprava s druhým strojom odstavená a zaistená na vlečke v Križovanoch. Stroj vyložia nasledujúci deň. Za štyri dni sa tak podarilo uskutočniť dve nakládky v prístave Pálenisko, dve železničné prepravy a dve vykládky. Čo je naozaj úspech.

– Všetkým, ktorí sa na zaistení akcie podieľali, patrí veľké poďakovanie. Tento výsledok je vynikajúcou vizitkou všetkých firiem, ktoré pripravovali a realizovali železničnú časť prepravného projektu. Zo strany železnice patrí poďakovanie ŽSR – oddeleniu predaja dopravných trás v Bratislave, prepravným pracovníkom i dispečerom. Zo strany ZSSK CARGO predovšetkým obchodným zástupkyňiam Ing. Ružene Holickéj a Márii Bottyánovej, prednostovi SNP Bratislava ÚNS Petrovi Strakošovi, prednostovi SNP Trnava Mariánovi Olivovi a ich spolupracovníkom, – hodnotí výsledok spolupráce Marcel Hubený, ml. zo spoločnosti Felbermayr ITB Praha.

(jak, lj)

Snímky Felbermayr ITB



Na prepravu bola použitá súprava ITB s hlbinným vagónom Krupp tsw 348 s pozdĺžnymi nosníkmi, sprievodným a dielenským vagónom.

Autoklav für FACC

Die lange Reise eines Heißluftofens, wie er zur Herstellung von Flugzeugteilen verwendet wird, begann Anfang des Jahres. Transportiert wurde der so genannte „Autoklav“ von Deutschland via Binnenschiff bis Aschach an der Donau. Dort angekommen, wurde der Druckerhitzer auf ein Straßenfahrzeug umgeschlagen, um anschließend, ähnlich einem Hindernislauf, in etwa 4 Tagen sein Ziel zu erreichen – die Firma FACC unweit von Ried im Innkreis.

„Die rund 100 Kilometer lange Strecke war alles andere als ein Spaziergang“, sagt Günther Wimmer vom Welser Transport- und Hebetechnikspezialisten Felbermayr und nennt die Gründe: „Wir mussten vorübergehend Verkehrsschilder, Lichtmasten und Zäune entfernen, Ampeln, Strom- und Telefonkabel anheben und beinahe unbezwingbare Kurvenradien bewältigen“. Darüber hinaus waren aber auch noch einige Brücken, deren Traglast das Gesamtgewicht des Transportes von 212 Tonnen nicht hätten tragen können, im Weg. Diese Brücken wurden mittels „Fly-over“ überwunden. Dabei wird sozusagen eine Brücke über der Brücke errichtet, die nur an den beiden Enden am Widerlager (Fundament) der Brücke aufliegt.

Den nötigen Antrieb für den etwa 18 Meter langen und 6,5 Meter breiten Heißluftofen brachte ein Kraftpaket von ÖAF mit 800 PS auf



die Räder. Als Schubmaschine diente eine Mercedes SK mit 530 PS. Das Gewicht des Reaktors von 133 Tonnen ruhte auf einem Tieflader, verteilt auf 12 Achsen. So ausgerüstet brachte es die Transportkolonne auf rund 40 Meter Länge.

Für das Entladen und die endgültige Positionierung auf dem Fundament kamen 2 Mobilkrane mit maximalen Traglasten von 500 und 250 Tonnen zum Einsatz. Für den Umschlag vom Schiff auf den Tieflader am Ausgangspunkt in Aschach war allerdings der traglaststärkste Raupenkrane Österreichs im Einsatz, ein LR 1750 von Liebherr, der seit mittlerweile 4 Jahren die Schwerarbeit im Felbermayr-Fuhrpark verrichtet. Eingesetzt werden musste der Stahlkoloss aufgrund einer Ausladung von 27,5 Metern.



Nach der Inbetriebnahme wird der Heißluftofen zur schonenden Trocknung von Triebwerksverkleidungen für Boeing und Airbus ver-

wendet. „Schwerstarbeit für Leichtbauteile also“, kommentiert ein Felbermayr-Mitarbeiter den Transport und freut sich über das Gelingen.



Spezialist für schwere Fälle.

✓ **Das oberösterreichische Unternehmen Felbermayr zählt im Bereich der Spezialtransporte zu den tonangebenden Unternehmen Europas und ist auch im Tiefbau sehr erfolgreich tätig. Mit mittlerweile 1.500 Mitarbeitern wird möglich gemacht, was von anderen Unternehmen oftmals nicht machbar ist.**

Es war der größte Schwertransport, der jemals über österreichische Straßen rollte. Dabei galt es, einen 400 t schweren Gasphasenreaktor mit fast 10 m Durchmesser und 36 m Länge von einem Donauschiff im Albmener Hafen 10 km weit bis auf das Betriebsgelände der Firma Borealis in Wien-Schwechat zu transportieren. Dabei stellten sich Autobahnen, Ortschaften und Brücken in den Weg, die zum Teil mit neu angelegten Straßen und Autobahnabfahrten umgangen

wurden. Um den Reaktor aus dem Bauch des Schiffes zu holen, brauchte es einen Kran mit 1.200 t Eigengewicht, der mindestens 4 m von der Kaimauer entfernt stehen musste, sonst wäre er mitsamt dem betonierten Uferboden gegangen. Der für den Straßentransport benötigte Tieflader rollte auf 288 Rädern, verteilt auf 24 Achsen, seinem Ziel entgegen. „Wir haben für die Detailplanung des Reaktortransportes fast 12 Monate benötigt“, erinnert sich Horst Felbermayr an die „Blunzn-Reise“, wie ein Redakteur der „Oberösterreichischen Nachrichten“ das im Herbst 2004 durchgeführte Projekt getauft hatte.

Horst Felbermayr ist Chef und Eigentümer der gleichnamigen Firmengruppe mit Sitz in Wels, die sich auf die Erledigung heikler Aufträge in den Bereichen Transport- und Hebe-technik sowie Bau spezialisiert hat. „Unser Geschäft sind Nischen, die für andere zu groß,

zu klein, zu kompliziert oder technisch nicht bewältigbar sind“, beschreibt der 62-jährige Unternehmer den Tätigkeitskern seiner Firmengruppe. Mit rund 1.500 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von rund Euro 275 Mio., die an 32 Standorten in 11 Ländern erwirtschaftet werden, gehört die 1942 gegründete Firma Felbermayr zu den Paradebeispielen unter den heimischen Familienunternehmen.

✓ All in One

Felbermayr kombiniert bei seinen „Spezialtransporten“ die Verkehrsträger „Straße – Schiene – Wasser“ und macht sein Unternehmen damit europaweit zu einem der gefragtesten Spezialtransportunternehmen.

Selbst die Basismontage der transportierten Güter am Zielort wird meist von Felbermayr-Spezialisten übernommen. So wurde der Borealis-Reaktor in einer sehr heiklen Operation von Spezialkränen vom Tieflader an seinen Bestimmungsort gehievt und befestigt. Für derartige Spezialaufgaben stehen eine Vielzahl von Spezial-Sattelzugmaschinen mit Leistungen bis etwa 800 PS sowie alle Arten von Sattelauflegern, Semitiefbettaufliegern sowie Kesselbrücken und hydraulische Schwerlastmodule zur Verfügung.

Im Schienenbereich greift Felbermayr auf ein flexibles Hochleistungs-Schienequipment mit zahlreichen Spezialwaggons von 6 bis 32 Achsen und Tragfähigkeiten bis zu 500 t zurück, die in Kombination mit den Straßen- und Hebefahrzeugen eine durchgängige Logistikkette für die sperrigsten Aufgaben ergeben. In den Bereichen Transport- und Hebe-technik erfüllt Felbermayr mit rund 250 Mobilkränen und 1.300 Arbeitsbühnen Kundenanforderungen zwischen Himmel und Erde.



Felssanierung am Sonnblickgipfel.



Baugrubenerichtung in jeder Dimension.

Im Herbst 2005 sorgte der Aufkauf der Schiffe von der Via Donau - Österreichische Wasserstraßen GmbH für die notwendige Basis, um auch zu Wasser mit der notwendigen Präsenz vertreten zu sein. Unter den rund 30 Wasserfahrzeugen befinden sich Schub- und Begleitschiffe sowie Pontons und Schwimmgreifbagger: „Nur wer über einen breit aufgestellten Maschinenpark verfügt, kann in der Europoliga für Spezialtransporte mitspielen“, beschreibt Horst Felbermayr die Notwendigkeit einer investitionsintensiven Infrastruktur:

✓ In eisigen Höhen

Felbermayr ist aber auch in lichten Höhen zu finden. Drei Jahre lang waren Mitarbeiter der Abteilung FST (Felbermayr-Spezialtiefbau) beauftragt, den Sonnblick-Gipfel in 3.105 m Seehöhe zu sichern. Das Auftauen des Permafrostbodens hatte die Felsformationen gelockert, wodurch Wetterstation und die angrenzende Schutzhütte, das Zittelhaus, gefährdet waren. Dabei wurde mit Presslufthämmern loses Gestein gelöst, Spritzbetonplombierungen durchgeführt und insgesamt 135 Stahlbetonanker mit einer Länge von bis zu 10 m angebracht. „Unsere Leute haben dort oben rund 2.000 Arbeitsstunden geleistet, zum Teil in senkrecht abfallenden Felswänden und mehrere hundert Meter über dem Grund,“ schätzt der Senior-Chef die Einsatzbereitschaft seiner Mitarbeiter:

Der Tätigkeitsbereich des Felbermayr-Geschäftsfelds Bau reicht von Spezialaufträgen wie dem Sonnblickprojekt über herkömmliche Tiefbauaufgaben wie Straßen-, Kanal- und Leitungsbau bis hin zur Errichtung von Kleinkraftwerken und dem Wasserbau. Eine führende Stellung hat das Unternehmen aber auch im Bereich Abbruch. So wurden im ver-

gangenen Jahr Projekte wie der Abbruch des Bahnhofs Wien-Nord und die Beseitigung der in die Jahre gekommenen Energie AG Zentrale in Linz durchgeführt. Aber auch in der Umsetzung von Infrastruktur- und Erdbauprojekten ist Felbermayr tätig. „Mitte September begannen wir mit der Errichtung eines Kleinkraftwerkes am Mühlbach in der oberösterreichischen Stadtgemeinde Traun, bereits im Dezember konnte der erste Strom ins Netz gespeist werden“, sagt der gleichnamige Sohn des Senior-Chefs Horst Felbermayr und nennt damit ein Beispiel für das ebenfalls stark wachsende Segment des Betonbaus.

Das heute vom Sohn des Firmengründers verantwortete Geschäftsfeld Bau repräsentiert die Wurzeln der Unternehmensgruppe, die im Laufe der siebziger Jahre auf den Transport- und Hebebereich ausgedehnt wurde. „Unsere Erfahrung im Transport schwerer Baugeräte machte uns damals immer wieder zum Ansprechpartner für Spezialaufträge“, erinnert sich der Seniorchef. Da sei es nahe gelegen, die Fähigkeiten zum Spezialtransport zu einem festen Unternehmensstandbein auszubauen. Heute liegt der Umsatzanteil der Transport- und Hebertechnik bei 70 %. Dabei waren die vergangenen Jahre von kontinuierlichem Wachstum in allen Unternehmensbereichen geprägt. Der Umsatz der Gruppe wuchs von 2002 auf 2006 von 119 auf etwa Euro 275 Mio. an. Diese Expansion wird zum einen aus eigener Kraft aber auch durch Zukäufe bewerkstelligt.

✓ Hafenkapitäne

Entscheidender Schritt zum Vollsortimenter in der Speziallogistik war aber der Kauf des Schwerlasthafens Linz/Donau von der Voestalpine. Heute können auf einem Areal von rund 220.000 m² und einem Hafenbecken mit



Der unternehmenseigene Schwerlasthafen Linz ist Knotenpunkt für Wasser/Schiene/Straße.

einer Länge von über 100 m und einer Breite von 17 m auch die größten auf der Donau eingesetzten Schwerlastkähne anlegen. Damit verfügt Felbermayr über die ideale Schnittstelle zwischen Wasser, Straße und Schiene. Horst Felbermayr: „In den vergangenen Jahren sind wir in allen Bereichen sehr stark gewachsen, jetzt ist es wichtig auch mit der Organisation nachzuziehen.“

Gemeinsames Dach



V.l.n.r.: Dipl.-Ing. Horst Felbermayr, Gisela Felbermayr und Horst Felbermayr

Mit dem Erwerb des rund 4.000 Quadratmeter umfassenden Bürogebäudes, im südlichen Teil des Voest-Geländes, ist Felbermayr auch im Immobiliengeschäft aktiv geworden. Das Gebäude grenzt direkt an den Felbermayr-Schwerlasthafen an und bietet in zentraler Geschäftslage Raum für innovative Unternehmen. Geleitet wird das Objekt von Elisabeth Felbermayr, der Tochter des Seniorchefs. Seit Jahreswechsel ist auch der TÜV Österreich mit der Geschäftsstelle Linz, Mieter in diesem Gebäude an der Lunzerstraße 89. Von hier aus bieten die Geschäftsbereiche Aufzugstechnik, Druckgeräte (Erst- und Kesselprüfstelle, Anlagensicherheit), Maschinen-, Hebe- und Fördertechnik ihre Leistungen an.



Felbermayr: Multiunternehmen im Tiefbau

Beginnend mit der Baufeldfreimachung über den Erdbau bis hin zu Baugrubensicherung und Entwässerungstechnik reicht das Dienstleistungsangebot des 1942 in Wels gegründeten Unternehmens Felbermayr. Darüber hinaus haben aber auch klassische Tiefbautätigkeiten wie Brücken-, Straßen- und Kanalbau ihren festen Platz im Geschäftsfeld des Unternehmens.

Vom Sonnblick bis zum Dachstein

Mit Projekten wie der Sanierung des Sonnblickgipfels oder den Fundamentarbeiten zur Errichtung des Sky-walk am Dachstein hat Felbermayr auch in eisigen Höhen Stärke bewiesen. So waren z.B. Mitarbeiter des Felbermayr-Bereichs Spezialtiefbau, kurz FST, 3 Sommer lang damit beschäftigt, den durch das Auftauen des Permafrostbodens gefährdeten Sonnblickgipfel zu sichern. „Dort oben haben unsere Mitarbeiter loses Gestein gelöst, Spritzbetonplombierungen durchgeführt und insgesamt 135 Stahlbetonanker mit einer Länge von bis zu 10 Metern in den Fels getrieben“, beschreibt Horst Felbermayr die Leistung seiner Mitarbeiter nicht ohne Stolz. Bedenkt man, dass die Arbeiten fast ausschließlich in senkrechten Felswänden und bei extremem Wetter durchgeführt wurden, ist die besondere Herausforderung auch für den Laien nachvollziehbar.

Als Geschäftsführer des Geschäftsfeldes Bau ist der gleichnamige Sohn von Senior-

chef Horst Felbermayr immer auf der Suche nach neuen Tätigkeitsbereichen. So konnte im Vorjahr die erste Kraftwerksbaustelle in Traun abgeschlossen werden. „Bereits 4 Monate nach Baubeginn konnte der erste Strom des Kleinkraftwerks mit einer Leistung von rund 230 Kilowatt ins Netz gespeist werden“, sagt Felbermayr über das Premiereprojekt. Mitbeteiligt an dieser Baustelle war auch die Felbermayr-Rammtechnik, die durch das

Setzen von so genannten Spundbohlen die Mitarbeiter vor nassen Füßen bewahrte. Ein weiteres Kraftwerk mit einer Leistung von einem Megawatt ist bereits in Bau.

Als quasi „Komplettanbieter“ im Tiefbau ist Felbermayr aber auch in Sachen Baufeldfreimachung ein kompetenter Partner für den Hochbau. Projekte wie der Abbruch der in die Jahre gekommenen Zentrale der Energie AG in Linz oder der Abbruch des Bahnhofs Wien-Nord bezeugen das. Ergänzend zum Abbruch bietet Felbermayr auch die komplette Entsorgung anfallenden Materials an. Im Bedarfsfall garantieren mobile Brechanlagen ein kosten- und zeiteffizientes Baustoffrecycling vor Ort. Mit der WBR (Welser Baustoffrecycling) verfügt Felbermayr über eine der modernsten Recyclinganlagen und hat auch ausreichend Kapazitäten für große Volumen.

Neben der Ausführung von Infrastrukturprojekten und der Gestaltung von Außenanlagen verfügt Felbermayr auch über großzügige Flächen zur Gewinnung von Kies und Schotter. Aktivitäten wie Wasserbau und Abfallwirtschaft, die auch den Verleih von Containern einschließt, machen Felbermayr zu einem „Vollsortimenter“ in allen bauverwandten Bereichen. Und falls für Arbeiten in luftigen Höhen eine entsprechende Arbeitsbühne benötigt wird, steht Felbermayr als Ansprechpartner natürlich genauso bereit wie für einen Schwertransport von A nach B oder die Vermietung eines Krans.



Abbrucharbeiten an der EAG-Zentrale

Reaktor auf Reisen

Heißer Ofen

Felbermayr hat dieser Tage einen Autoklaven transportiert. Das ist ein Heißluftofen, der zur Herstellung von Flugzeugteilen verwendet wird. Transportiert wurde der Reaktor von Deutschland via Binnenschiff bis Aschach an der Donau. Dort angekommen, wurde der Druckerhitzer auf ein Straßenfahrzeug umgeschlagen, um anschließend, ähnlich einem Hindernislauf, in etwa vier Tagen sein Ziel zu erreichen: die Firma FACC unweit von Ried im österreichischen Innkreis.

Das Gewicht des Reaktors von 133 Tonnen ruhte auf einem Tieflader, verteilt auf zwölf Achsen. So ausgerüstet, brachte es die Transportkolonne auf rund 40 Meter Länge. Für das Entladen und die endgültige Positionierung kamen zwei



Mobilkrane mit maximalen Traglasten von 250 und 500 Tonnen zum Einsatz. Für den Umschlag vom Schiff auf den Tieflader in Aschach war dann der traglaststärkste Raupenkran Österreichs im Einsatz, ein LR 1750 von Liebherr aus dem Felbermayr-Fuhrpark. Eingesetzt werden musste der Stahlkoloss aufgrund einer Ausladung von 27,5 Meter.

Reaktoren au



Die beiden Reaktoren legten eine Strecke von 200 Kilometern zurück

Felbermayr hat kürzlich zwei Reaktoren von Linz nach Burghausen transportiert. Dieser Transport lag zwar mit einem Gesamtgewicht der beiden Reaktoren von insgesamt 353 Tonnen unter dem Einzelgiganten, den Felbermayr vor zwei Jahren transportierte, war aber aufgrund der Transportroute und der sehr kurzen Tiefladerlänge eine absolute Novität.

Bereits im November 2004 hatte Felbermayr den bislang größten Transport auf Österreichs Straßen realisiert. Damals waren allerdings nur drei Kilometer nach dem Umschlag vom Verkehrsträger Wasser auf die Straße zu bewältigen. Das neue Projekt führte über eine Strecke von 200 Kilometern. „Die Vorbereitungszeit dafür dauerte nur sieben Monate“, berichtet Be-

reichsleiter Wolfgang Schellerer. In akribischer Kleinarbeit wurde ein Treatment erstellt, das seinen Ausgangspunkt für die Reise im Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz hatte.

„Aufgrund der Dimensionen des Reaktors und des Zielortes Burghausen an der deutsch-österreichischen Grenze war es notwendig, die Reaktoren möglichst nah am Wasser zu fertigen. Dafür bot unser Schwerlasthafen optimale Voraussetzungen“, erklärt Schellerer.

So konnten die Reaktoren mit Einzelgewichten von 193 und 160 Tonnen mit dem Hallenkran auf ein Straßenfahrzeug umgeladen werden und die wenigen Meter bis zum Hafenbecken ungehindert und in kürzester Zeit zurücklegen. Im Anschluss daran wurde das Reiseduct, bestehend aus einem

7,10 Meter breiten und 32,3 Meter langen Reaktor samt seinem kleinen Bruder, der es bei 25,5 Metern Länge auf einen Durchmesser von 6,10 Metern bringt, mit einem Portalkran in ein Schiff umgeschlagen. Vorbei an den Schleusen Aschach und Jochenstein erreichte der Wassertransport nach etwa anderthalb Tagen und 100 Kilometern den Winterhafen in Passau.

Dort wurden die Behälter zur Kunststoffherzeugung mit dem stärksten heimischen Kran, einem Liebherr LR 1.750, auf zwei Spezialtieflader umgeschlagen.

Als fahrbarer Untersatz für den 193-Tonnen-Reaktor kamen Tieflader mit insgesamt 24 Goldhofer-Achslinien zum Einsatz. Der vordere Trailer bestand aus zwölf Achsen, die 1,5-fach gekoppelt und somit je Achse mit bis zu 50

f Reisen



ge Antriebskraft für den Transport gewährleistete eine 800 PS starke Zugmaschine „Made by ÖAF“, die übrigens eine der stärksten Europas ist. Als Schubmaschine kam ein 530 PS starker Truck von Mercedes zum Einsatz.

Der kleinere Reaktor mit einem immer noch stolzen Gewicht von 160 Tonnen wurde auf 16 Achsen gebettet und von einer mehr als 600 PS starken Powermaschine angetrieben. Neben Know-how im mathematischen Sinn und praktischer Erfahrung war die Wahl der Route eine besondere Herausforderung. Schon eine tief hängende Stromleitung oder Verkehrszeichen können zu Verzögerungen führen.

„Ein Lokalausweis hatte ergeben, dass wir neben den statisch zu berechnenden Brücken auch ein gutes Dutzend Straßenlaternen und Kabel, wie Oberspannungsleitungen, vorübergehend entfernen mussten“, berichtet Wimmer. Der Transport führte aber größtenteils durch Dörfer mit engen Straßen und geringen Kurvenradien, die auch den Lkw-Fahrern großen Einsatz abverlangten. Aufgrund einer Transporthöhe von mehr als acht Metern konnte beispielsweise eine Autobahnbrücke nicht unterfahren werden. „Um sie zu passieren, fuhren wir an der Anschlussstelle Passau-Mitte auf die Autobahn auf und querten sie, um in die Fahrtrichtung Suben gelangen zu können“, sagt Wimmer. Dazu wurden die Mittelleitschienen entfernt und auch eine Sperre der Autobahn sei nach Aussage des Projektleiters notwendig gewesen: „Von Passau-Mitte bis zur drei Kilometer entfernten Abfahrt Passau-Süd waren wir etwa eine halbe Stunde auf der Autobahn unterwegs, für diesen Zeitraum war die Autobahn einspurig gesperrt.“

Am siebten Tag erreichte der Transport dann das Betriebsgelände der Borealis in Burghausen. Im großen Finale wurde dann wieder der Krangigant eingesetzt: Im Teamwork mit einem weiteren Raupenkran wurden die Reaktoren auf einen 14 Meter hohen Betontisch vertikal eingehoben. Eine Kranung, die neben technischer Höchstleistung viel Erfahrung verlangte.

Tonnen belastbar waren. Diese Kombination war aufgrund der im Verhältnis zum Gewicht des Ladegutes sehr kurzen Länge der Transportgarnitur notwendig. Mittels Drehschemel lag darauf das Vorderteil des Reaktors auf. Das Gewicht des hinteren Endes des Industriereaktors wurde auf den restlichen zwölf Achsen, die einen eigenständigen Tieflader bilden, positioniert. Auch hier gewährleistete ein Drehschemel das Passieren enger Kurvenradien. Die Verbindung zwischen den Tiefladern wurde durch den Reaktor gewährleistet, der vorne und hinten auf den Drehschemeln auflag.

„Auf der 90 Kilometer langen Strecke wurden etwa zehn Brücken überfahren. Des Weiteren waren auch viele enge Streckenabschnitte zu passieren. Daher war es besonders wichtig, die Transportgarnitur möglichst kurz zu halten“, erklärt Projektleiter Günther Wimmer. Die nöti-

Mit 93 Tonnen ins Hochgebirge

Im Dezember vergangenen Jahres hat Bau-Trans für das Wasserkraftwerk Kops II eine Drosselklappe vom Hamburger Hafen in das Paznauntal gebracht.

In Gaschurn-Partenen entsteht derzeit das größte Pumpspeicherkraftwerk der Illwerke, das Kopswerk II. Baubeginn des 330-Millionen-Euro-Projekts war im September 2004, 2007/2008 wird der Betrieb aufgenommen. Vor knapp vier Monaten ist aus Sao Paulo (Brasilien) die erste Drosselklappe in Europa eingetroffen. Bau-Trans hat sie aus Hamburg abgeholt und die schwierige Aufgabe gehabt, sie ins Hochgebirge auf 1.800 Meter Seehöhe zu befördern.

Trotz des Gewichts von 93 Tonnen und des Durchmessers von fast fünf Metern ist die Fahrt mit dem elfachsigen Tieflader weitgehend reibungslos verlaufen. Kompliziert wurde der Transport nur im Paznauntal: Das Hochwasser

war, musste der Selbstfahrer mit einem eigens dazu hinaufbeförderten Mobilkran vom Tieflader gehoben werden. Bau-Trans hat die Drosselklappe für das Umladen auf den Selbstfahrer auf sogenannte Elefantenfüße gestellt, den Tieflader abgesenkt und herausgezogen, anschließend den Selbstlader darunter geschoben und gehoben. Nachdem die Schotterstraße mit Baggern und Radladern von Schnee und Eis befreit war, ging es langsam Richtung Kraftwerk. Heftiger Schneefall hat die Fahrt zusätzlich erschwert. In der Sperrkammer, am Bestimmungsort, wurde die Ladung dann wieder auf die Elefantenfüße gestellt und entladen.

Dieser Transport ist unter anderem deshalb im Winter durchgeführt worden, weil der Stausee in dieser Jahreszeit einen sehr niedrigen Wasserstand hat. Nur unter diesen Bedingungen konnte die Drosselklappe in die Wasserleitung montiert werden, die vom Stausee ins tiefer gelegene

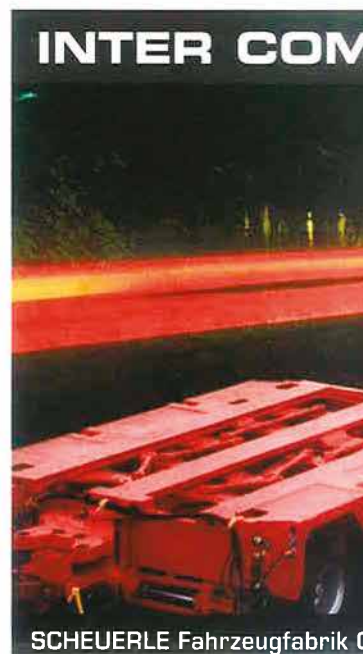


Die Fahrt verlief trotz des großen Gewichts problemlos

im Sommer hatte mehrere Straßen und Brücken beschädigt und zu Statikproblemen geführt. Hier waren die Spezialisten vom Brückenbauamt gefordert: Sie mussten die Fahrwege genau abstecken, um Unfälle zu vermeiden. Aus Sicherheitsgründen wurde vor dem Transport der kostbaren Ladung eine Testfahrt mit Ballast durchgeführt. Ab Ischgl hat Bau-Trans dann eine zweite Sattelzugmaschine als Stoßfahrzeug eingesetzt. Der Transport führte mitten durch das Skigebiet Galtür über die Zeinisjochstraße hinauf zum Parkplatz des Kopssees. Zuvor mussten die tief verschneiten Straßen mit Fräsen und Baggern geräumt werden, die darüber führenden Skipisten wurden für diesen Zeitraum gesperrt.

Die letzten 4,5 Kilometer bis zum Stolleneingang waren am heikelsten: Hier war Endstation für die Lkw, von da an übernahmen ein sogenannter Selbstfahrer und ein Bergepanzer des österreichischen Bundesheers den Weitertransport. Letzteren hatte Bau-Trans zuvor am Bahnhof Landeck abgeholt. Während die Entladung des Bergepanzers kein Problem

Kraftwerk führt. Ihre Aufgabe wird es sein, die Wasserzufuhr zu regulieren bzw. zu sperren. Im Sommer wiederholt sich dieses Projekt: Dann wird eine zweite Drosselklappe geliefert, die zur Sicherheit hinter der ersten montiert wird.



SCHEUERLE Fahrzeugfabrik C

Bedacht

Kran-Quartett



Wie ein kleines Kran-Festival nahmen sich die kürzlich von Felbermayr durchgeführten Hübe für das neue Messecen-ter in Wels aus. Gleich vier Mobilkrane mit maximalen Traglasten von 160, 200 und

zwei Mal 250 Tonnen waren notwendig, um die 180 Ton- nen schwere Last millimeter- genau zu positionieren, einen 90 Meter langen Dachträger aus Holz. Die Fachwerkskon- struktion erforderte schon beim Transport eine präzise logistische Planung, die sich bis zum Einheben fortsetzte. Ausgestattet mit insgesamt 150 Tonnen Ballast, benötigten die Krane vier Tage, um die bei- den Fachwerkskonstruktionen einzuheben.



Mercedes-Benz: Weltpremiere Actros SLT mit Blue-Tec-5-Dieseltechnologie

Mit drei Transporterbaureihen, drei Lastwagenbaureihen sowie drei Unimog-Baureihen bietet DaimlerChrysler ein breites Fahrzeugspektrum für das Bauhaupt und -neben-gewerbe an. Die Bandbreite reicht vom Vito Eintonner mit weniger als 2,8 t Gesamtgewicht bis zum Vierachs-Actros SLT aus der 250-t-Klasse.

Im Mittelpunkt des Fahrzeugangebotes von DaimlerChrysler für den Bausektor steht das Lkw-Programm aus dem Werk Wörth. Hier werden die drei Fahrzeugbaureihen Mercedes-Benz Atego, Axor und Actros hergestellt. Abgerundet wird das Angebot von Mercedes-Benz-Fahrzeugen für die Bau- und Energiewirtschaft durch die vielseitig einsetzbaren und außerordentlich zuverlässigen Unimog-Geräteträger, die ebenfalls im DaimlerChrysler-Werk Wörth vom Band laufen.

Zukunftssicher flankiert wird das Baufahrzeugangebot durch seine umweltgerecht abgasgereinigten Motoren: Abgasrückführung plus Partikelfilter bei den Transportermodellen Vito und Sprinter, sowie Blue-Tec-Dieseltechnologie beim Vario sowie in allen Lastwagen und Unimog.

Zur rundum einsatzgerechten Techniklösung für alle Baufälle kommen maßgeschneiderte Angebote an Dienstleistungsprogrammen, wie dem Mercedes-Benz CharterWay und die DaimlerChrysler Bank – die bis hin zur Vermarktung des Gebrauchtfahrzeugs über Truck-Store und TGC reichen.

Permanentes Vierradantrieb im Vito 4x4

Der Transporter Mercedes-Benz Vito erfüllt in zahlreichen Karosserie-, Antriebs- und Ausstattungs-Varianten sämtliche Wünsche an einen kompakten Transporter in der Klasse bis drei Tonnen Gesamtgewicht. Die neue Palette der Vierzylinder-

der-Dieselmotoren umfasst drei Leistungsstufen von 70 kW (95 PS) und 250 Nm bis 110 kW (150 PS) und 330 Nm. Mit Einführung der Piezo-Technik konnten die Verbrauchswerte gegenüber den vorherigen Aggregaten in Abgasstufe EU 4/III gesenkt werden. Der Partikelfil-

schigem Untergrund die Traktion, bremst 4ETS die durchdrehenden Räder automatisch mit kurzen Impulsen ab und erhöht dadurch in gleichem Maße das Antriebsmoment an den Rädern mit guter Traktion.

Vorbildlich ist die Sicherheits-Ausstattung des Mercedes-Benz

radkipper, als Absetzkipper oder auch als Kipper mit Kran. Seine Vier- und Sechszylinder-Reihenmotoren decken ein breites Leistungsspektrum ab, das bei 95 kW (130 PS) beginnt und bis 210 kW (286 PS) reicht. Seine Gesamtkonstruktion wird den Anforderungen des leicht-



Die erste auf dem Markt angebotene Schwerlastzugmaschine mit EURO 5-Dieseltechnologie ist der Actros SLT Blue-Tec 5

ter gehört beim Spitzenmodell, dem Vito 120 CDI mit 3,0-l-V6-Dieseltriebwerk und 150 kW (204 PS) sowie 440 Nm, zum Serienumfang.

Die längs eingebauten Motoren und der Hinterradantrieb bieten beim Vito eine verbesserte Traktion bei den meisten Beladungszuständen sowie die Optimierung der passiven Sicherheit im Frontbereich. Noch mehr Traktionssicherheit unter widrigen Bedingungen sichert der Allradantrieb im Vito 4x4. Hier wird die Antriebskraft im normalen Fahrbetrieb im Verhältnis von 35:65 auf Vorder- und Hinterachse übertragen. Der Allradantrieb arbeitet mit dem Elektronischen Traktions-System 4ETS: Verlieren eines oder mehrere Räder auf rut-

Vito. Das Adaptive ESP® mit ABS, EBV, ASR und BAS ist ebenso obligatorisch wie der Fahrer-Airbag. Die Kombi-Variante des Vito verfügt darüber hinaus über einen Beifahrer-Airbag. Auf Wunsch sind Thorax-Sidebags sowie Windowbags lieferbar.

Atego: Fahrerhaus in fünf Varianten mit drei Cockpits

Das breit angelegte Programm des Mercedes-Benz Atego für den Einsatz im Baugewerbe beinhaltet Lkw von 7,5 t bis 16 t Gesamtgewicht. In besonderer Weise ist das Modell- und Typenangebot für die besonderen Anforderungen des Baunebengewerbes wie geschaffen. Der Atego ist lieferbar als Drei-Seiten-Kipper, als All-

ten Baustelleneinsatzes gerecht – zum Beispiel mit verschiedenen, an der jeweiligen Einsatzhäufigkeit orientierten Rahmenstärken. Alle Allradvarianten mit größerer Bodenfreiheit können mit einer beweglichen unteren Trittstufe auf Fahrer- und Beifahrerseite geliefert werden, die im Gelände beim Kontakt mit Gesteinsbrocken nachgibt und somit keinen Schaden nimmt.

Wendigkeit ist Trumpf beim Atego, deshalb wird der Atego serienmäßig mit einem Fahrerhaus ausgestattet, das mit seinen kompakten Außenmaßen den typischen Einsätzen des Atego Rechnung trägt. Auf Wunsch ist das S-Fahrerhaus auch in einer Variante mit Rückwandverlängerung erhältlich –

Ähnlich einem Hindernislauf

Die lange Reise eines Heißluftofens, wie er zur Herstellung von Flugzeugteilen verwendet wird, begann Anfang des Jahres. Ab Aschach an der Donau wurde es dann richtig spannend.

Transportiert wurde der so genannte „Autoklav“ von Deutschland via Binnenschiff bis Aschach an der Donau. Dort angekommen, wurde der Druckerhitzer auf ein Straßenfahrzeug umgeschlagen um anschließend, ähnlich einem Hindernislauf, in etwa 4 Tagen sein Ziel zu erreichen: das Unternehmen FACC unweit von Ried im Innkreis.

„Die rund 100 Kilometer lange Strecke war alles andere als ein Spaziergang“, fasst Günther Wimmer von Felbermayr zusammen und nennt dafür auch die Gründe: „Wir mussten vorübergehend Verkehrsschilder, Lichtmasten und Zäune entfernen, Ampeln, Strom

und Telefonkabel anheben und beinahe unbezwingbare Kurvenradien bewältigen“.

Darüber hinaus waren aber auch noch einige Brücken, deren Traglast das Gesamtgewicht des Transportes von 212 t nicht hätten tragen können im Weg. Diese Brücken wurden mittels „Fly-over“ überwunden.

„Schwerstarbeit für Leichtbauteile.“

Dabei wird sozusagen eine Brücke über der Brücke errichtet, die nur an den beiden Enden am Widerlager der Brücke aufliegt.

Den nötigen Antrieb für den etwa 18 m langen und 6,5 m breiten Heißluftofen brachte ein Kraftpaket von ÖAF mit 800 PS auf die Räder. Als Schubmaschine diente eine Mercedes SK mit 530 PS.

Das Gewicht des Reaktors von 133 t ruhte verteilt auf 12 Achsen. So ausgerüstet brachte es die Transportkolonne auf rund 40 m Länge.

Für das Entladen und die endgültige Positionierung auf dem Fundament kamen 2 Mobilkrane mit maximalen Traglasten von 500 und 250 t zum Einsatz. Für den Umschlag vom Schiff auf den Tieflader am Ausgangspunkt in Aschach war allerdings der traglaststärkste Raupenkran Österreichs im Einsatz, ein LR 1750 von Liebherr der seit mittlerweile 4 Jahren die Schwerarbeit im Felbermayr-Fuhrpark verrichtet. Die Ausladung betrug in diesem Fall 27,5 m.

Nach der Inbetriebnahme wird der Heißluftofen zur schonenden Trocknung von Triebwerksverkleidungen für Boeing und Airbus verwendet.



„Schwerarbeit für Leichtbauteile also“, kommentiert ein Felbermayr-Mitarbeiter den Transport und freut sich über das Gelingen.

Ähnlich einem Hindernislauf ging es für den Autoklav ab Aschach an der Donau zum Zielort.





Well so manche Brücke das Transportgewicht von 212 t nicht tragen konnte, wurde sie mit so genannten „Fly-overs“ überbrückt.

Immer wieder gerne zum Umschlag schwerer Güter genommen: der LR 1750.





Im Bürogebäude „Traunhafenzentrum“ haben zahlreiche innovative Firmen in jüngster Zeit ihre neue Heimat gefunden.

FOTO: FELBERMAYR

Willkommen im Traunhafenzentrum

Innerhalb eines Jahres 80 Prozent Auslastung

Seit zwei Jahren präsentiert sich das ehemalige „B16“ komplett saniert unter dem Namen „Traunhafenzentrum“. Gleich hinter dem Hafengelände des Logistik-Spezialisten Felbermayr haben viele innovative Firmen ihren neuen Standort gefunden (siehe Artikel nebenan).

Entscheidend für die Standortwahl waren laut Auskunft von Elisabeth Felbermayr, die das Gebäude verwaltet und

die Mieter betreut, die Nähe zum voest-Gelände, ausreichende Parkmöglichkeiten und die freundliche Atmosphäre des Gebäudes sowie die Lage unweit des Grüngürtels an der Traun. Die Mieter berichten übereinstimmend, wie wohl sie sich hier fühlen. Innerhalb von nur einem Jahr wurden 80 Prozent der 3.600 m² vermarktet. Übrigens ist ein Stockwerk noch für interessierte Mieter verfügbar.

Innovative Firmen im Traunhafenzentrum

Zahlreiche Firmen, vor allem aus dem Industriebereich, nutzen das Traunhafenzentrum

Folgende innovative Firmen haben im Traunhafenzentrum ihre neue Heimat gefunden: Die Firma **KAME engineering** ist seit 1989 als Ingenieurbüro für Maschinenbau tätig. Vor der Gründung des Unternehmens war Josef Kamleitner in der mechanischen Fertigung, der Konstruktion und als Betriebsingenieur bei einem großen Industrieunternehmen in Linz tätig. Schwerpunkt sind Ausbildungen auf dem Gebiet der Hüttentechnik, im speziellen die Planung von Walzwerkskomponenten, Anlagen für die Bearbeitung und das Handling von Blechen im Hüttenwerk. Durch 3D-CAD-Planung und mithilfe moderner CAD Software entstehen erfolgreiche Produkte.

Die Firma **plastic electronic** bedient sich neuester Forschungsergebnisse der Johannes Kepler Universität Linz, wo führende Wissenschaftler aus verschiedenen Bereichen bahnbrechende Verfahren entwickelt haben. Diese ermöglichen eine vollkommen neue Generation von kostengünstigen elektronischen Produkten mit verblüffenden Funktionen.

Vertrauen ist gut TÜV ist besser

Der **TÜV Austria** ist akkreditierter technischer Dienstleister in den Bereichen Zertifizierung, Kalibrierung, Überwa-



Die Firmen im Traunhafenzentrum profitieren von der hervorragenden Infrastruktur. Stückgewichte bis zu 600 Tonnen können am Traunhafen zwischen Schiene, Straße und Wasser umgeschlagen werden.

FOTO: LIRU

chung, Prüfung, Schulungen und Beratungen. Firmenmotto: „Vertrauen ist gut, TÜV ist besser.“ Philosophie ist es, technische Sicherheit zu gewährleisten, Ressourcen zu schonen und die Verbesserung der Qualität von Produkten und Leistungen zu erreichen. Im Vordergrund steht stets der Nutzen für die Kun-

den. Die Geschäftsstelle Linz beschäftigt sich mit:

- **Druckgeräten:** Denn unter Druck stehende Behälter, Kessel und Rohrleitungen stellen ein großes Gefahrenpotential dar. Der TÜV Austria beschäftigt sich seit mehr als 135 Jahren mit Sicherheitskriterien der Dampf- und Drucktechnik.

- **Aufzugstechnik:** Österreichweit werden täglich mit über 60.000 Anlagen Millionen von Personen befördert.

- **Maschinen-, Hebe-, und Fördertechnik:**

Sie begleiten uns durch unser ganzes Leben, vom Kinderwagen über Sport- und Freizeitgeräte, Hebebühnen bis zu Seilbahnen.

Übermüdung wirkt wie Alkohol. Es wird vermutet, dass bis zu einem Drittel aller Verkehrsunfälle durch Müdigkeit am Steuer verursacht werden. Jetzt wurde in Oberösterreich mit dem Pupillomat die weltweit größte Studie dazu durchgeführt. Alarmierendes Ergebnis: Über die Hälfte der Lkw- und Buslenker waren übermüdet.



VORSICHT. Viele Berufskraftfahrer sitzen oft zu lange hinter dem Lenkrad. Ein neues Gerät kann Ermüdungen präzise feststellen.

Linz
Wels
Steyr
Mühlviertel
Salzkammergut
Innviertel
Österreich
1000 Landsleute
Fast Privat
Aufgedeckt
Best of ÖÖ
Ombudsmann
Kaltenbrunner
Schulen
Neue Heimat
Eingekehrt
Glocken
Energiespartipp
Schule Sehr gut
Schule Aktuell
Marktstand!

**Schneller
schalten**
Hier Kleinanzeigen
online aufgeben

markt.nachrichten.at

Karriere
Immobilien
Motor
Reise
Servicemarkt
Anzeigen A bis Z
Kontaktmarkt

Abo-Angebote
Prämienshop
Abo-Service
ÖÖN Journal
ÖÖNcard
ÖÖN-Gutscheine
Anzeigenpreise
Inserieren
Kontakt
Geschichte der ÖÖN

Google-Anzeigen

Holzspalter Mit Kran

Sparen Sie jetzt mit
Preisvergleich bis
zu 75% bei
Holzspaltern!

www.Preisvergleich.de/Hc

Handhabungstech

Winter
Ihr Partner für
Technischen
Verkauf Wir lösen
Ihre
Hebetechnikproben
www.h-t-w.at

Europa LKW

LKW aller Marken
Renault, Mercedes,
Scania, Daf, Man
www.europa-lkw.de

Steyr Lkw

Was immer Sie
suchen. Auktionen
mit bis zu 80%
Preisvorteil!
www.Auvito.de/Lkw

Gewichtsrekord im Linzer Hafen

LINZ. Einen Gewichtsrekord hat es heute in Linz gegeben: Ein 477-Tonnen-Reaktor wurde im Hafen des Hebetechnikspezialisten Felbermayr auf ein Schiff verladen. Es handle sich um den bisher schwersten Hafenumschlag, der in Österreich je durchgeführt worden ist.

Mit enormen Kraftanstrengungen war auch der nur 200 Meter lange Weg des übergewichtigen Passagiers von der Fertigungshalle zum Wasser verbunden.

Mit 23,5 Meter Länge, sieben Meter Breite und sieben Meter Höhe ist der Reaktor, der zur Methanolherstellung in der Kunststoffherzeugung dienen wird, zwar beeindruckend, sein tatsächliches Gewicht sieht man ihm jedoch nicht an. Der Stahlkoloss bringt immerhin 477 Tonnen auf die Waage. Damit stießen sogar die Hubgerüste und Portalkräne des Welser Unternehmens, das auf solche Sonder- und Schwertransporte spezialisiert ist, an ihre Grenzen.

Zusätzliches Hubgerüst aufgebaut

Da der vorhandene Kran nicht ausreichte, musste noch ein zusätzliches Hubgerüst aufgebaut werden, um den Reaktor auf die Tiefladegarnitur zu schaffen, die ihn von der Fertigungshalle zum 200 Meter entfernten Hafenbecken brachte. Die Zugmaschine ist ein wahrer Kraftlackel: 600 PS stark und mit vier Achsen. Um die nötige Traktion zu erreichen, waren alle acht Räder angetrieben. Das 17 Tonnen schwere Gefährt wurde trotzdem auf insgesamt 40 Tonnen "aufballastiert", sagte Projektleiter Peter Stöttinger. Andernfalls würden die Reifen durchdrehen und der Transport käme nicht vom Fleck.

In der Halle 10 der Firma Felbermayr wurde schon so manches überdimensionale Industriebehältnis hergestellt und verladen. Im aktuellen Fall hat die MCE Maschinen- und Apparatebau in Linz die Halle angemietet. "Das ist der einzige Ort in Österreich, wo man solche Reaktoren fertigen kann und der auch die Möglichkeit für den Weitertransport bietet", sagte Kurt Glaser von der MCE.

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels ist mit 32 Standorten in elf Ländern Europas vertreten. Im Jahr 2006 wurde nach Unternehmensangaben mit etwa 1.500 Mitarbeitern ein Nettoumsatz von rund 277 Mio. Euro erwirtschaftet.



Foto: Chris Koller



Den schwersten Hafenumschlag, der bisher in Österreich zu bewältigen war, hat der Schwertransport-Spezialist Felbermayr im Linzer Schwerlasthafen bewerkstelligt. Es galt, mittels Kran einen 477 Tonnen schweren Reaktor (23,5 Meter lang, sieben Meter hoch) auf ein Donauschiff zu hieven. Das „Monstrum“ war zuvor von der MCE Maschinen- und Apparatebau gefertigt worden.

Foto: Chris Koller, Jace C. Hong



Schwere Last

477 Tonnen bringt dieser Reaktor bei 23,5 Meter Höhe und sieben Meter Breite auf die Waage. Am Freitag wurde der Stahlkoloss im Linzer Schwerlasthafen per Tieflader und Kräne zum Weitertransport per Schiff verladen. Ein Rekord: Es ist der schwerste Hafenumschlag, der in Österreich je durchgeführt worden ist. Foto: Wehbold



Interview des Tages

„Wir haben uns seit acht Monaten vorbereitet“

Morgen steigt in Linz das „Krone“-Konzert von Genesis. Das Team von Michi Ehrenbrandtner (Clam-Festivals und Concerts) ist im Dauereinsatz.

Jetzt einmal ganz ehrlich, wie viel Schlaf haben Sie in den letzten Tagen gefunden?

Nicht wirklich besonders viel. Aber das ist bei so einer Groß-Produktion ganz normal. Denn da warten täglich sowieso 24 Stunden Arbeit auf das komplette Team.

Apropos Team: Wie viele Personen sind im Einsatz?

Seit dem Beginn des Aufbaus täglich rund 80. Aber das wird beim Konzert noch einmal aufgestockt. Bei der Show werden 300 Personen zusätzlich für die Sicherheit



Morgen (Einlass ab 17 Uhr) rocken Genesis beim „Krone“-Konzert im Linzer Stadion. Eindrucksvoll ist auch die Mega-Bühne für Phil Collins (kl. Bild) & Co. Bis zur Show wartet aber noch viel Arbeit (siehe Interview). „Kro-

ne“-Abonnenten (Stichtag 1. 1. '07) erleben das Spektakel um 7 € günstiger (max. zwei Tickets pro Abo). Hotline: ☎ 01/960 96 444. Alle anderen erhalten unter ☎ 01/960 96 333 und in allen RLB-Filialen Oberösterreichs Karten.



Foto: Chris Kol

Das größte Maul unter den Serien-Frachtflugzeugen hat immer noch die russische Antonov 124 AN, die sich wieder einmal am Linzer Flughafen spektakulär in Szene setzte. Sie schluckte eine 105 Tonnen schwere Human-Zentrifuge, ein Gerät, das Menschen im Kreis schleudert und sie dabei Belastungen bis zu 15-facher Schwerkraft aussetzt. Piloten brauchen diese Hightech-Schleuder für ihr Training; erzeugt hat sie die AMST-Systemtechnik in Ranshofen im Innviertel – der Weltmarktführer auf diesem Gebiet!



Foto: Weibold

Am Linzer Flughafen wurde gestern eine außergewöhnliche Fracht in das größte Transportflugzeug der Welt geladen.

LUFTFAHRT: Zentrifuge für russisches Luftfahrt-Institut kommt aus Oberösterreich

Innviertler Technik trainiert weltweit Piloten

LINZ/RANSHOFEN. Das größte Transportflugzeug der Welt, eine Antonov 124 AN, ist gestern Mittag am Linzer Flughafen gelandet. Genauso außergewöhnlich war die Fracht, die verladen wurde: eine 100 Tonnen schwere Humanenzentrifuge der Austria Metall Systemtechnik (AMST) in Ranshofen. Bestimmungsort ist das russische Luftfahrt-Institut in Zhukovsky (Moskauer Region).

„Diese Maschine kostet zwischen 15 und 20 Millionen Euro, je nach Ausstattung. Kampffjet-Piloten werden mit diesem Flugsimulator ausgebildet“, sagte AMST-Geschäftsführer Gerhard Emsenhuber im Gespräch mit den OÖN.

AMST – eine ehemalige Tochter der AMAG (Austria Metall AG) – hat in den vergangenen zehn Jahren fünf Zentrifugen produziert und verkauft. „Wir

denken nicht in Ein-Jahres-Abständen. Vom Vertragsabschluss bis zur Auslieferung vergehen bis zu drei Jahre“, so Emsenhuber.

Geliefert wurde bisher nach Russland, Deutschland und China. Fast zeitgleich wird jetzt ein Übungsgerät nach Indien gebracht. In Asien und Südafrika werden Verhandlungen geführt. Konkurrenten gibt es nur einen, in den USA.

Zur Produktpalette der Ranshofner gehören auch andere Luft-Raumfahrt-Testgeräte wie Desorientierungstrainer, Nachtsicht-Trainingsgeräte, Schleudersitzsimulatoren und Unterdruckkammern.

Im Durchschnitt wird ein Jahresumsatz von 18 bis 20 Millionen Euro erwirtschaftet. 82 Mitarbeiter werden beschäftigt. Die Exportquote liegt bei 90 Prozent. (kh)



Schwertransporte gehören zum Ur-Geschäft des Unternehmens.

Neues Standbein

WELS. Der Transportspezialist Felbermayr wagt den Sprung in eine neue Sparte. Ab dem 1. September wird man neben dem Transportbereich und der Sparte Tiefbau auch im Hochbauwesen aktiv sein, teilte das Unternehmen mit. Das erfolge „im Bestreben, unseren Kunden und Ge-

schäftspartnern ein noch umfassenderes Leistungsangebot zu bieten, ergänzend zum Tiefbau“, teilte Juniorchef Horst Felbermayr mit. Der Hochbau wird vom ehemaligen Drugowitsch-Eigentümer Werner Berger geleitet und wird 70 Mitarbeiter beschäftigen.



Ein Tieflader mit 21 Achsen brachte das Herzstück einer Dü

785 Tonnen ge

LINZ. Eine der aufwendigsten Schwergutverladungen geht derzeit im Linzer Hafen über die Bühne.

Drei Teile einer Harnstoffanlage – zusammen wiegen die „Bröckerl“ unglaubliche 785 Tonnen – werden per Schiff nach China geschickt. Die bis zu 30

Meter langen Schwerteile mit mehr als vier Meter Durchmesser und einem Einzelgewicht von bis zu fast 300 Tonnen wurden von der Firma Schoeller Bleckmann Nooter in Ternitz gefertigt.

Sie sind Herzstück einer Düngemittel-Anlage, die in



ngermittelanlage in den Linzer Schwerlasthafen. Die Teile werden weiter mit Schiffen nach China gebracht.

Foto: Petuely

ehen von Linz auf die Reise

Dongsheng in der Mongolei errichtet wird. Die Komponenten, die in Linz zusammengebaut wurden, wurden gestern unter der Regie der Spedition Panalpina Linz mittels eines Tiefladers mit 21 Achsen – jede mit insgesamt acht Reifen bestückt – von der Ferti-

gungshalle bis zum Linzer Schwerlasthafen gekarrt, wo sie mit einem Felbermayr-Schwerlastkran aufs Binnenschiff verladen wurden.

In Antwerpen wird die gewichtige Ware auf ein Hochseeschiff umgeladen und auf eine mehr als 50

Tage dauernde Reise bis zu seinem Bestimmungsort Xingang gehen.

Monatelange Koordination

Bereits seit Jänner war Engelbert Hattenberger von der Projektabteilung bei Panalpina mit der Koordination des Großauftrags

beschäftigt. Jene, die mit dem Schwergut hantieren dürfen, trifft eine sehr große Verantwortung: „Das Auftragsvolumen beträgt laut Hersteller immerhin mehr als zwölf Millionen Euro“, sagt Peter Gahleitner, der Sales Manager bei Panalpina ist. (ro)

Da der Reaktor zu kurz war, um ihn an beide Portalkrane anschlagen zu können, wurde der Umschlag ins Binnenschiff mit nur einem Kran durchgeführt.

Rekord-Umschlag

Am 22. Juni wurde im Felbermayr Schwerlasthafen Linz ein 477-t schwerer Reaktor auf ein Binnenschiff verladen. Eine „Grenzerfahrung“ auch für die Hubgerüste und Portalkrane des international tätigen Transport- und Hebe-technikunternehmens.

Per Hallenkran und Hubgerüst wurde der Reaktor auf das Schwerlastfahrzeug gehoben.

In der schon legendären „Halle 10“ am 220.000 qm umfassenden Betriebsgelände der Felbermayr-Niederlassung wurde schon so manches überdimensionale Industriebehälter hergestellt und verladen. Doch Ende Juni wurde der

nach Felbermayr-Angaben bislang schwerste Hafenumschlag Österreichs durchgeführt.

Für das aktuelle Projekt der MCE Industrietechnik, von der die „Halle 10“ für die Fertigung angemietet wurde, war die Halle quasi die Rettung.

„Das ist der einzige Ort in Österreich, wo man solche Reaktoren fertigen kann und der auch die Möglichkeit für den Weitertransport bietet“, kommentiert Kurt Glaser von der MCE Industrietechnik in Linz, der als Leiter der Abteilung für

Apparate- und Anlagenbau auch für die Auftragsvergabe zuständig war.

Der Reaktor war mit einer Länge von 23,5 m zu kurz, um ihn an beiden Portalkranen anschlagen zu können.

Mit einer Länge von rund 23,5 m und einer Höhe und Breite von mehr als 7 m ist der Stahlkoloss zwar beeindruckend, das Besondere ist aber das Gewicht von 477 t. „Der Hallenkran verfügt nicht über die notwendige Traglast um den Reaktor auf die Tiefladekombination zur Ausbringung aus der Halle umzuschlagen, deshalb bauten wir noch ein Hubgerüst mit einer maximalen Traglast von 500 t auf. Zusammen mit dem Hallenkran konnte der Reaktor sicher auf

die Tiefladegarnitur umgeschlagen werden“, erklärt Projektleiter Peter Stöttinger.

Doch ergänzend zur Hebertechnik war auch die Trans-

porttechnik für die 200 m lange Strecke aus der Fertigungshalle bis zum Hafenbecken beeindruckend: Für die nötige Zugkraft kam eine 600

PS starke 4-Achs-Zugmaschine zum Einsatz und um die nötige Traktion zu erreichen, waren alle 8 Räder angetrieben.



Fertig zur Abfahrt aus der Halle. Alle acht Räder der 600 PS starken Zugmaschine waren angetrieben. Zusätzlich war zusätzlich noch eine Ballastbrücke nötig, um ein Durchgehen der Reifen zu vermeiden.



Der 477 t schwere und 23,5 m lange Reaktor war in der „Halle 10“ auf dem Felbermayr-Gelände gefertigt worden.

„Wäre das 17 t schwere Gefährt nicht noch zusätzlich auf insgesamt 40 t aufballastiert worden, würden die Reifen trotzdem durchgehen“, erläutert Stöttinger die Funktion der Ballastbrücke. Einmal auf dem Hänger niedergelassen, war die Last auf 18 Achsen verteilt und die Fahrt Richtung Hafenbecken und dazu gehöriger Krananlage konnte beginnen.

Dort angekommen hatte das Felbermayr-Team ein weiteres Problem zu meistern. Es stehen zwar zwei Portalkrane, die zusammen Lasten von bis zu 600 t heben können zur Verfügung, doch der Reaktor war mit einer Länge von 23,5 m zu kurz, um ihn an beiden Portalkranen anschlagen zu können.

„Deshalb haben wir uns nach Einholung entsprechender Gutachten bei Sachverständigen und zahlreichen Berechnungen entschlossen, den Umschlag mit nur einem Kran durchzuführen“, sagt Stöttinger über den bislang „schwersten Fall“ im Felbermayr-Hafen.

Felbermayrs erstes IPAF-Schulungszentrum in Österreich

IPAF ist eine Organisation zur Förderung der sicheren und effizienten Nutzung von Hubarbeitsbühnen. Zu den Mitgliedern gehören Hersteller, Lieferanten, Schulungszentren sowie Geräteeigentümer einschließlich Vermietungsunternehmen. Felbermayr, einer der größten Arbeitsbühnen-Vermieter in Österreich und international tätig, ist jetzt das erste IPAF-Schulungszentrum in Österreich. Das 1942 in Wels gegründete Familienunternehmen beschäftigt rund 1.500 Mitarbeiter in 32 Standorten in elf Ländern. Als vielschichtige Unternehmensgruppe zählt Felbermayr heute international zu den gefragtesten Spezialisten in den Bereichen Transport- und Hebeteknik sowie Bau. Rund 1.500 Ar-



beitsbühnen und Stapler sowie 250 Mobil- und Raupenkrane mit Traglasten von bis zu 1.000 t bilden die Basis in der Felbermayr Hebeteknik.

„Das IPAF-Schulungsprogramm

versetzt uns in die Lage, Arbeiten in der Höhe mit maximaler Effektivität und Sicherheit zu gewährleisten“, so Robert Bauer, Leitung Bühne und Stapler in der Felbermayr-Hebeteknik.

Abschluss der Firma Felbermayr als geprüftes IPAF-Schulungszentrum (v.l.n.r.): Robert Bauer, Leitung Bühne und Stapler; Reinhard Willenbrock von IPAF-Deutschland; DI (FH) Erhard Pichler, Qualitätsbeauftragter

„Auch unseren Kunden können wir damit eine noch professionellere Dienstleistung anbieten.“

Das IPAF-Schulungsprogramm für Bediener von mobilen Hubarbeitsbühnen ist vom TÜV nach ISO 18878 zertifiziert. Durch ein Netzwerk von über 250 IPAF-zertifizierten Schulungszentren werden mehr als 50.000 Personen pro Jahr geschult. ◀

Wirtschaft in Oberösterreich

Foto: Unternehmensgruppe Felbermayr



Auch für die russische Raumfahrt führt die Welser Felbermayr-Gruppe Schwertransporte durch
Welser Schwertransporteur in Russland gut im Geschäft:

Felbermayr befördert für Kreml Spitäler und Weltraumraketen

Karacho! Die auf Schwertransporte und Hebe-technik spezialisierte Welser Felbermayr-Gruppe hat sich in Russland einen hervorragenden Namen gemacht. Felbermayr fährt für die russische Raumfahrtbehörde, aktueller Großauftrag ist der schwierige Transport von zwei Fertigteil-Krankenhäusern.

„Wir sind zum richtigen Zeitpunkt nach Russland gegangen“, sagt Firmen-

chef Horst Felbermayr senior. Die Felbermayr-Standorte in Moskau und St. Petersburg florieren.

Felbermayr erhielt den Spezialauftrag zum Transport der zwei „Fertigteil-Spitäler“ von Deutschland und der Türkei nach Russland. Auftragsvolumen: 16 Millionen Euro! 662 bis zu 43 Tonnen schwere Bauelemente mit 38.000 Quadratmetern Gesamtfläche werden über Tausende Kilometer zu den russischen Städten Penza und Astrachan an der

Wolga gebracht, wo Präsident Wladimir Putin zwei moderne High-Tech-Krankenhäuser errichten lässt.

600 Straßentransporte auf Tiefladern quer durch Deutschland bis zum Hafen

VON MAX STÖGER

Lübeck, Verschiffung und der Weitertransport in Russland „in nur drei Monaten sind eine logistische Herausforderung im Grenzbereich“, sagt Firmenchef Horst Felbermayr senior.

Die Welser Unternehmensgruppe mit Standorten in bereits acht europäischen Ländern wächst seit Jahren dynamisch und wird mit 1650 Mitarbeitern heuer über 300 Millionen Euro Umsatz erwirtschaften.

Foto: Unternehmensgruppe Felbermayr



Boss Horst Felbermayr senior

Ein blauer Riese über den Dächern Neubaus

Technik – Irgendwie ist er nicht zu übersehen. Rund 40 Meter ragt ein Kran in den Himmel über der Richtergasse in Neubau. Der blaue Kran der Firma Felbermayr hat den malerischen Namen LTM 1400 und kann maximal 400 Tonnen auf einmal heben.

Der LTM 1400 fungiert als Zulieferer für den Dachbodenausbau im Haus Mariahilfer Straße 76, das mit seinen drei Höfen weit nach hinten reicht. Der 60 Meter lange Ausleger hebt einzelne Kranteile in zwei der Innenhöfe hinein. Dort wer-



REINHARD VOGEL

Ein Kran, um Kräne zu bauen

den dann zwei Turmdrehkräne für den Dachbodenausbau zusammengebaut.

Produktqualität und umfassendes Service

Beratung, Kompetenz und Flexibilität sind die Grundsteine für den Baustelleneinsatz der „Baumeisterkipper“.

Zweiseitenkipper mit Heckkran fix, Dreiseitenkipper mit Heckkran abnehmbar oder Frontkrankipper – sie wurden speziell auf die Wünsche der Kunden und Bedürfnisse der Baustellen angepasst. Container-Innenbreiten, Paletten-Innenbreiten, verschiedene Innenlängen des Kippers, speziell am Radstand des Fahrzeuges, Ladegut und Krangröße angepasst, sind bereits im Vorfeld der Anschaffung wichtige Punkte zur perfekten Auslegung der kompletten Einheit. Diese Beratung sieht Gerhard Schnittler, Verkaufsleiter der Meiller GmbH in Österreich, als wichtigste

Aufgabe der sechs Verkaufsberater. Alu-Bordwände von 40 mm bis 65 mm Stärke, Stahlbordwände in verschiedenen Höhen und Längen, in klappbarer oder nur pendelbarer Ausführung, zusätzliche Rohrsystemvarianten mit hydraulischer Schließhilfe und hydraulischen Verschlüssen – all das erleichtert dem Fahrer seine Tätigkeit im Einsatz.

Alle Meiller-Kippaufbauten werden mit der weit bekannten Meiller-Hydraulik ausgerüstet. Da alle Bauteile aus einer Hand geliefert werden, entstehen wesentliche Vorteile bei der Abstimmung zwi-



Bei Meiller Kippaufbauten kommen sämtliche Komponenten aus einer Hand.

schon Fahrgestell, Kran und Kippaufbau. Alle Bauteile der Hydraulik sind gegen Korrosion behandelt und somit gegen negative Umwelteinflüsse wie Salz geschützt. Als besonders wichtig beim Einsatz der Baumeisterkipper hat sich das umfangreiche Meiller-Zubehör herauskristallisiert. Als größter Kippaufbauer bietet Meiller selbstverständlich auch Kranmontagen für alle am Markt befindlichen Kräne an. Meiller bietet dazu eine flächendeckende Beratung durch die Verkaufsberater in den Bundesländern an.



477 Tonnen-Umschlag im FELBERMAYR Schwerlasthafen Linz

Reaktor mit Rekordgewicht

Am 22. Juni fand im Felbermayr Schwerlasthafen Linz der Umschlag eines 477 t schweren Reaktors auf ein Binnenschiff statt. Dabei gingen auch Hubgerüste und Portalkrane des international tätigen Transport- und Hebetechnikunternehmens an ihre Grenzen. Kein Wunder, handelt es sich doch dabei um den bislang schwersten Hafenumschlag der in Österreich je durchgeführt wurde.

In der schon legendären „Halle 10“ am 220.000 qm umfassenden Betriebsgelände der Felbermayr Niederlassung wurde schon so manches, überdimensionale Industriebehältnis hergestellt und verladen. So ist es auch beim aktuellen Projekt der MCE Industrietechnik in Linz, welche die Halle für die Fertigung angemietet hat. „Das ist der einzige Ort in Österreich wo man solche Reaktoren fertigen kann, der auch die Möglichkeit für den Weitertransport bietet“, kommentiert Kurt Glaser von der MCE, der als Leiter der Abteilung für Apparat- und Anlagenbau auch für die Auftragsvergabe zuständig war.

Mit einer Länge von rund 23,5 m und einer Höhe und Breite von mehr als 7 m ist der Stahlkoloss zwar beeindruckend, das Besondere ist aber das Gewicht von 477 t. „Der Hallenkran verfügt nicht über die notwendige Traglast um den Reaktor auf die Tiefladekombination zur Ausbringung aus der Halle umzuschlagen, deshalb bauten wir noch ein Hubgerüst mit einer maximalen Traglast von



Per Schwerlastkran erreichte der Rekordreaktor das Binnenschiff

Bilder: Felbermayr

500 t auf. Zusammen mit dem Hallenkran konnte der Reaktor sicher auf die Tiefladegarnitur umgeschlagen werden“, erklärt Projektleiter Peter Stöttinger.

Doch ergänzend zur Hebetechnik war auch die Transporttechnik für die 200 m lange Strecke aus der Fertigungshalle bis zum Hafenbecken beeindruckend: Für die nötige Zugkraft kam eine 600 PS starke 4-Achs Zugmaschine zum Einsatz und um die nötige Traction zu erreichen waren alle 8 Räder angetrieben. „Wäre das 17 t schwere Gefährt nicht noch zusätzlich auf insgesamt 40 t aufballastiert worden, würden die Reifen trotzdem durchgehen“, sagt Stöttinger.

Einmal auf dem Hänger niedergelassen war die Last auf 18 Achsen verteilt und die Fahrt Richtung Hafenbecken und dazu gehöriger Krananlage konnte beginnen. Dort angekommen hatten die Schwerlastprofis von Felbermayr ein weiteres Problem zu meistern. Es stehen zwar 2 Portalkrane, die zusammen Traglasten von bis zu 600 Tonnen heben können zur Verfügung, doch aufgrund einer Länge von 23,5 Meter war der Reak-

tor zu kurz um ihn an beiden Portalkranen befestigen zu können. „Deshalb haben wir uns entschlossen nach Einholung entsprechender Gutachten bei Sachverständigen und zahlreichen Berechnungen den Umschlag mit nur einem Kran durchzuführen“, sagt Stöttinger über den bislang „schwersten Fall“ im Felbermayr Hafen.

Die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 32 Standorten in 11 Ländern Europas vertreten. Im Jahr 2006 wurde mit etwa 1500 Mitarbeitern ein Nettoumsatz von 277 Mio. € erwirtschaftet. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte sowie Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung und Tiefbautätigkeiten, wie Brücken-, Straßen- und Kanalbau bis hin zum Felbermayr-Spezialtiefbau und Wasserbau. Dü □



Ausfahrt aus der Halle. Alle 8 Räder der 600 PS Zugmaschine sind angetrieben



Der 477 t schwere Reaktor wurde in Halle 10 auf dem Felbermayr-Gelände in Linz gefertigt. Mit einem 500 t tragenden Hubgerüst erfolgte die Verladung auf einen Tieflader

Engagement im Kraftwerksbau

Rund zehn Monate waren Mitarbeiter der Abteilung Bau-Salzburg mit der Errichtung eines Kraftwerkes in der niederösterreichischen Gemeinde Sonntagberg beschäftigt. Im Oktober 2007 konnten die Salzburger Tiefbauspezialisten mit dem Abschluss der Betonarbeiten ihren Auftrag termingerecht beenden. Auftraggeber für das technisch anspruchsvolle Projekt war Böhler Uddeholm.

Passierte man 2007 die Ybbsbrücke in der Gemeinde Sonntagberg Richtung Waidhofen, so bot sich dem Betrachter etwa 20 m unter der Brücke, ein beeindruckendes Bild: Kettenbagger, Muldenkipper und Baukräne sind Zeugen einer ökologisch durchdachten Kraftwerksbaustelle. Nach der Fertigstellung Mitte November 2007 ist dieses Bild auch schon wieder Geschichte. Dann werden die Generatoren rund 1 MW Strom liefern und damit den Jahresbedarf von x Haushalten sicherstellen.

ABBRUCH FÜR KRAFTWERKSNEUBAU INNERHALB DREIER WOCHEN

Da das Kraftwerk aus dem 20. Jahrhundert schon baufällig war und auch in Sachen Energieeffizienz nicht mehr den heutigen Möglichkeiten entsprach, fiel der Entschluss zur Errichtung eines neuen Kraftwerkes.

Im Jänner 2007 wurde mit dem Abbruch des bestehenden Kraftwerkes begonnen. „11.000 m³ Material waren bei der Beseitigung des bestehenden Kraftwerkes insgesamt angefallen, davon waren etwa 7.500 m³ Fels, der zum Teil unter schwierigen Be-

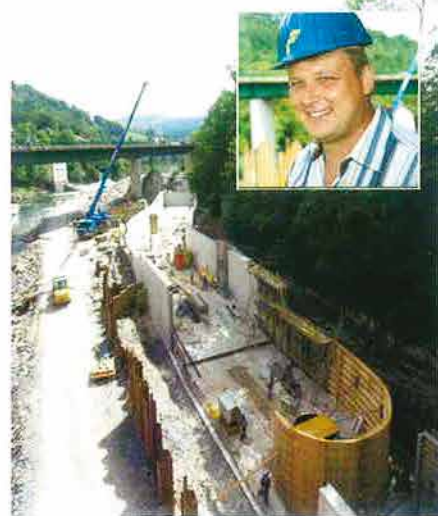
dingungen abgesprengt werden musste“, berichtet Bauleiter Herbert Sulzberger von der Niederlassung Salzburg. Insgesamt wären für dieses Materialvolumen etwa 400 Lkw-Fuhren notwendig gewesen. Um das Transportvolumen aber gering zu halten, wurde das Material vor Ort aufbereitet und im Baufeld eingebaut beziehungsweise für Schüttungen verwendet.

ERDBAU UND RAMMTECHNIK HAND IN HAND

Nach den etwa drei Wochen dauernden Abbruchmaßnahmen wurden die Erdarbeiten in Angriff genommen. Im Zuge dessen wurden zur vorübergehenden Umleitung des Wassers ein mehrere Meter hoher Damm errichtet und etwa 15 Laufmeter der bestehenden Wehranlage erneuert.

Da die Baugrube des Einlaufkanals bis zu fünf Meter unter das Wasserspiegelniveau der Ybbs reichte, mussten vor dem Beginn der Betonarbeiten noch etwa 400 m² Spundwände zur Abdichtung der Baugrube gesetzt werden. Erst dann konnte mit dem Errichten des Fundaments begonnen werden.

„Auf der einen Seite ist die Ybbs, auf der anderen Seite eine horizontal abfallende Felswand“, beschreibt Bauleiter Herbert Sulzberger die beengten Platzverhältnisse

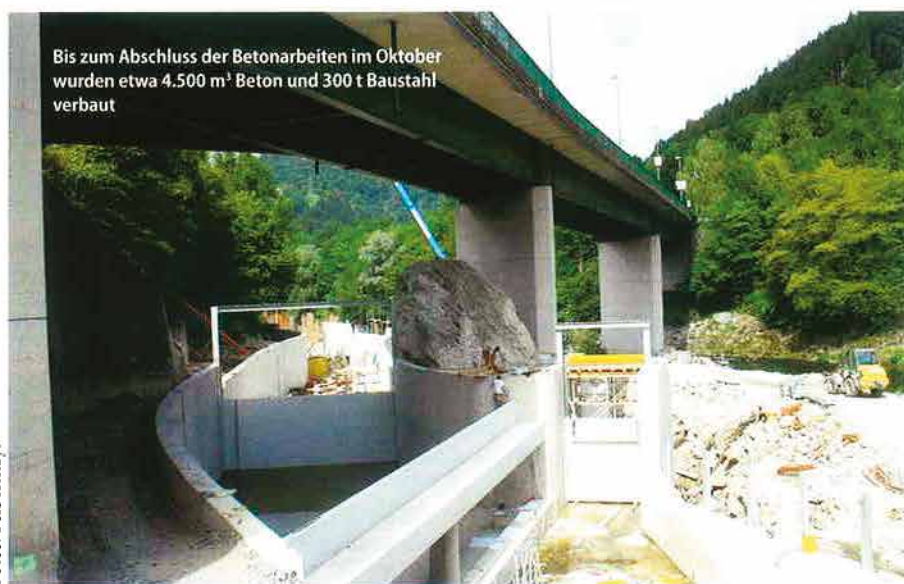


Bis zum Abschluss der Betonarbeiten im Oktober wurden etwa 4.500 m³ Beton und 300 t Baustahl verbaut. Fakten, die besonders in Kombination mit den raren Lagermöglichkeiten für die Mitarbeiter von Felbermayr eine Herausforderung waren. „Auf der einen Seite ist die Ybbs, auf der anderen Seite eine horizontal abfallende Felswand“, beschreibt Sulzberger die beengten Platzverhältnisse.

ÖKO- UND TECHNOLOGISCH EIN VORZEIGEPROJEKT

Der optische Eindruck des Kraftwerkes wird vom stromabwärts führenden Einlaufkanal dominiert. Die bis zu fünf Meter hohen Wände wurden in einer sogenannten Rahmenschalung ausgeführt. „Damit können Wandhöhen bis zu 1,5 m in einem Guss gefertigt werden“, betont Sulzberger.

Besonderes Augenmerk wurde auch auf einen wasserundurchlässigen und optimal verdichteten Beton gelegt. Zur Beseitigung von im Wasser treibendem Zivilisations-



Bis zum Abschluss der Betonarbeiten im Oktober wurden etwa 4.500 m³ Beton und 300 t Baustahl verbaut

Fotos: Felbermayr

Kurzportrait

Nach dem Studium Bauingenieurwesen an der Technischen Universität Wien (mit Schwerpunkt-Vertiefung „Baubetrieb und Bauwirtschaft“) hat DI Horst Felbermayr ein Jahr Erfahrung beim Projektmanagement von Schwertransporten in Turkmenistan gesammelt. Von 2000 bis 2003 hat er die Transport- und Hebetekniksparte in Wien aufgebaut. Seit 2003 ist er Geschäftsführer der Felbermayr Bau GmbH & Co KG mit Sitz in Wels. Und seit Sommer 2006 forciert er das Engagement des Unternehmens im Kraftwerksbau.



die Planung miteinbezogen, so können beispielsweise Schotter und Kies das Kraftwerk durch einen so genannten Grundablass passieren und werden stromabwärts dem Fluss wieder zugeführt. Darüber hinaus wurde die Wehranlage auch für den Umbau zu einer Schlauchwehranlage vorbereitet. Dadurch kann die bestehende fixe Holzwehr künftig durch einen Wasserschlauch ersetzt werden. „Durch den Füllzustand wird bestimmt, wie viel Wasser in den Einlaufkanal zum Krafthaus beziehungsweise über die Wehr fließt“, erklärt Sulzberger.

Technisch anspruchsvoll war auch die der Turbine vor geschaltete Spiralkammer. In ihr wird das Wasser auf 25 m³ pro Sekunde beschleunigt. Eine Fallhöhe von 7,05 m sorgt dann für den Antrieb der Turbine – genau genommen für ein Megawatt Strom. Bis es aber soweit war, musste noch das Krafthaus mit allen elektrotechnischen Komponenten und der Hydraulik



Besonderes Augenmerk wurde auch auf einen wasserundurchlässigen und optimal verdichteten Beton gelegt

vervollständigt werden. Mitte November 2007 wurde der erste Strom ins Netz des Niederösterreichischen Stromversorgers EVN gespeist.

müll wurde vor dem Krafthaus ein Grobrechen installiert. Eine Fischleiter sorgt für ausreichende Wandermöglichkeiten der in der Ybbs heimischen Fische und dient somit ebenfalls als ökologische Maßnahme für ein möglichst naturnahes Kraftwerk.

Aber auch das natürliche Geschiebe auf der Sohle des Wasserlaufs wurde in



Kontaktinfo

Felbermayr Bau GmbH & Co KG
Machstraße 7
4600 Wels
www.felbermayr.cc

Liebherr erweitert die Produktpalette mit den neuen Teleskop-Aufbaukränen LTF 1035-3.1 und LTF 1045-4.1. Der LTF 1035-3.1, der auf ein dreiachsiges Lkw-Fahrgestell aufgebaut wird, bietet 35 t maximale Traglast und einen 30 m langen Teleskopausleger. Der LTF 1045-4.1 mit 35 m langem Teleskopausleger und 45 t max. Traglast ist für den Aufbau auf vierachsige Fahrgestelle konzipiert. Mit den beiden neuen Kränen will Liebherr nach

eigenen Angaben Kranbetreibern eine wirtschaftliche Alternative in der Traglastklasse zwischen 30 t und 50 t anbieten.

Als reine Taxikrane verfahren sie mit kompletter Ausrüstung auf öffentlichen Straßen und sind so auf der Baustelle sofort einsatzbereit. Dabei sind die Achslasten im Vergleich zu All-Terrain-Kränen deutlich geringer, was sich positiv auf die Zulassungsmöglichkeiten der Krane auswirkt. In Deutschland erfüllen beide neuen LTF-Krane mit Teilballast sogar die Voraussetzungen für eine bundesweite Dauerfahrgenehmigung (§ 29).

Schwerster, jemals nach Österreich gelieferter Mobilkran:
Felbermayr erhielt in diesem Frühjahr von Liebherr einen LG 1750.



Streben nach Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit wird auch durch niedrige Betriebskosten erhöht, denn bauartbedingt hat ein Serien-Lkw einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch als ein vergleichbarer All-Terrain-Kran. Hinzu kommt, dass die neuen LTF 1035-3.1 und LTF 1045-4.1 mit einem separaten Oberwagenmotor ausgerüstet sind, dessen Leistung auf die Anforderungen des Kranbetriebes abgestimmt ist. So wird auch der Kraftstoffverbrauch bei Betrieb des Kranoberwagens reduziert. Es kommt ein Liebherr-4-Zylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von 145 kW/197 PS zum Einsatz, der die Anforderungen der neuesten Abgasemissionsvorschriften erfüllt.

Wirtschaft



BAU: Drugowitsch-Team übernommen

Felbermayr steigt in Hochbau ein

WELS. Der Transportspezialist Felbermayr ist seit langem im Tiefbau aktiv und weitet nun seine Geschäftsaktivitäten auf den Hochbau aus. Das teilte das Unternehmen gestern mit.

Das neue Engagement steht in Zusammenhang mit dem Konkurs des Welser Bauunternehmens Drugowitsch, das seit 2003 dem Diplom-Ingenieur Werner Berger gehörte. Er hatte es der Familie Drugowitsch abgekauft.

Bonität und Zahlungsmoral

von Firmen ohne Limit abfragen. Blicken Sie hinter die Kulissen:

www.hoppenstedtcredit.com

Baufträge

Aus Österreich, Deutschland, CH. 14 Tage kostenlos testen!

infodienst-ausschreibung.com

HTL-Absolventen.at

Jobs, Feriapraxis, Diplomarbeiten für Ingenieure und Absolventen

www.htl-absolventen.at

Im Sommer wurde über das Vermögen des Drugowitsch Bau das Konkursverfahren eröffnet. Eine Arbeitsgemeinschaft, die mit Felbermayr bereits bestand, übernahm daraufhin die Fertigstellung der offenen Baustellen. Es handelt sich insgesamt um ein stattliches Volumen von 15 Millionen Euro. Der Masseverwalter ist interessiert, dass die Aufträge korrekt abgewickelt werden, damit kein Nachteil für die Drugowitsch-Gläubiger entsteht.

Offizieller Start: 1. 9.

Nun hat sich die Familie Felbermayr entschieden, den Hochbau ab 1. September als neues Geschäftsfeld im Rahmen der Felbermayr Bau GmbH & Co KG zu führen. Das erfolge "im Bestreben, unseren Kunden und Geschäftspartnern ein noch umfassenderes Leistungsangebot zu bieten, ergänzend zum Tiefbau", teilte Juniorchef Horst Felbermayr mit.

Der Hochbau wird vom ehemaligen Drugowitsch-Eigentümer Werner Berger geleitet und wird 70 Mitarbeiter beschäftigen. Die gesamte Mannschaft ist vom früheren Drugowitsch-Bau-Team. Im Tiefbau beschäftigt Felbermayr etwas mehr als 400 Mitarbeiter, insgesamt im Konzern mehr als 1500.

ÖÖNachrichten vom 23.08.2007

AUF KUNDENBESUCH

„Michelin erfüllt unsere hohen Ansprüche“

Wenn es um Nutzfahrzeug-, Erdbewegungs- und Industriereifen geht, dann ist das österreichische Unternehmen Felbermayr so etwas wie ein Referenzkunde für Michelin: Kaum ein Profil und kaum eine Dimension, die der gefragte Spezialist für Transport- und Hebeteknik sowie Hoch- und Tiefbau nicht in seinem beeindruckenden Fuhrpark einsetzt. Für Felbermayr zählt vor allem eines: Zuverlässigkeit, Qualität und ein stimmiges Preis-Leistungs-Verhältnis. Einer der Gründe, warum der „European Player“ seine umfangreiche Flotte nahezu ausnahmslos auf Michelin rollen lässt.

Riesige Kräne, imposante Bagger, mächtige Muldenkipper, schwerste Lkw und ellenlange Auflieger für Spezialtransporte aller Art: Auf dem Firmengelände der Unternehmensgruppe Felbermayr im österreichischen Wels sind wahre Männerträume daheim. Weit über die Grenzen der Alpenrepublik hinaus gilt das international stark expandierende Familienunternehmen als Spezialist für knifflige Transportaufgaben – ganz gleich, ob besonders lange, extra breite, sehr hohe oder bis zu tausend Tonnen schwere Gegenstände von A nach B oder in lichte Höhen verbracht werden müssen. Zugleich ist Felbermayr aber auch in den Bereichen Tief-, Spezialtief- und Hochbau sowie Abfallwirtschaft und Arbeitsbühnenverleih überaus erfolgreich tätig. Entsprechend komplex präsentiert sich der hochmoderne Fuhrpark, der aktuell etwa 3500 Fahrzeuge umfasst – darunter allein 250 Mobilkräne, 50 Muldenkipper, 70 Bagger, 320 Zugmaschinen sowie alle Arten von Sattel- und Semitiefbett-Aufliegern, Kesselbrücken und hydraulische Schwerlastmodule mit insgesamt 300

Achslinien. Mit anderen Worten: Für Harald Redtenbacher – bei Michelin Österreich als Gebietsverkaufsleiter



„Bester Familienbetrieb Oberösterreichs“: Horst Jr., Gisela und Horst Felbermayr (v.l.).

für Erdbewegungs- und Industriereifen tätig – und seinen Kollegen Rudolf Zeppetzauer (Verkaufsleiter Nutzfahrzeugreifen) gehören die regelmäßigen Besuche bei Werkstattleiter Helmut Toferer stets zu den Höhepunkten im eng gedrängten Terminkalender. Zumal Felbermayr seit nunmehr zehn Jahren konsequent Reifen der Marke Michelin vertraut. Warum dies so ist und welche speziellen Bedingungen die Pneus aus seiner Sicht erfüllen müssen, erläuterte Helmut Toferer in einem Gespräch mit BIB-Journal-Redakteur Achim Peitzmeier, an dem auch Harald Redtenbacher und Rudolf Zeppetzauer teilnahmen.

Achim Peitzmeier: Herr Toferer, die Unternehmensgruppe Felbermayr verfügt über einen ebenso umfangreichen wie variantenreichen Fuhrpark, der

vom Gabelstapler und fahrbaren Arbeitsbühnen bis hin zu gigantischen Mobilkränen und schweren Lkw reicht. Welche dieser straßengebundenen Fahrzeuge rollen auf Michelin?

Helmut Toferer: Grundsätzlich alle. Mir ist kein Bereich bekannt, in dem wir nicht auf Michelin setzen. Wenn doch andere Marken zum Einsatz kommen, dann hat dies lieferbedingte Gründe. Im Kranbereich zum Beispiel erzielen wir eine Ausrüstungsquote von annähernd 100 Prozent. Auch neue Lkw ordern wir, wo möglich, prinzipiell mit Reifen von Michelin. Für uns ist dies ein Muss.

AP: Worauf basiert diese erfreuliche Überzeugung?

HT: Die Reifen von Michelin erfüllen unsere hohen Ansprüche – zum Beispiel, was die Qualität betrifft. Auch wenn der Preis in manchen Dimensionen davongelaufen ist ...

AP: Welche Anforderungen stellen Sie genau?

HT: Wir verlangen von den Pneus unserer Fahrzeuge neben einer möglichst hohen Kilometerleistung vor allem Zuverlässigkeit. Speziell bei den Schwerlasttransporten bewegen wir uns, was die Achslasten betrifft, am oberen Limit.

AP: Wo liegt das Limit?

HT: Dies wird in der Regel von der Genehmigung für den Schwertransport definiert. Achslasten von mehr als zehn Tonnen sind nicht zulässig.

AP: Dennoch transportieren Sie bis zu 800 Tonnen schwere Kolosse über die Straße ...

HT: Ja, dazu koppeln wir entsprechend viele Achslängen aneinander, die jeweils mit bis zu acht Rädern bestückt



sind. Dennoch werden die Reifen immens gefordert.

AP: Wodurch?

HA: Bei Transportabmessungen von mehr als hundert Metern Länge und zehn Metern Breite können wir Hindernissen wie zum Beispiel Bordsteinkanten nicht immer aus dem Weg gehen, sondern müssen sie überqueren. Dies kann für die Pneu zu enormen Belastungsspitzen und massiven Druckveränderungen von bis zu 1,5 bar führen. Aus diesem Grunde sind einzelne Reifenschäden schon systembedingt kaum zu verhindern. Michelin wartet diesbezüglich mit einem klaren Vorteil auf, denn die eingesetzten Karkassen besitzen größere Reserven, wenn Belastungsspitzen auftreten.

Harald Redtenbacher: Dies ist kein Zufall, denn Michelin verbaut hochwertigere und robustere Materialien als unsere Wettbewerber. Dennoch sind unsere Reifen leichter. Aus diesem Grund sind wir qualitativ Marktführer.

AP: Herr Toferer, wie eng ist der Kontakt zwischen Ihnen und Michelin?

HT (lacht): Wenn Reifen, die wir benötigen, nicht verfügbar sind, sehr eng! Aber im Ernst: Wir führen ein Jahresgespräch, um Preise zu vereinbaren. Das ist sozusagen die kaufmännische Basis. Danach rufen wir die Produkte je nach Bedarf bei dem für uns zuständigen Händler Euromaster ab.

AP: ... der praktischerweise eine Niederlassung Tür-an-Tür zu Ihrem Firmengelände betreibt ...

HT: Ja, das ist für uns logistisch von großem Vorteil, denn Euromaster zieht die Decken für uns auf die Felgen, während wir die fertigen Räder in unserer eigenen Werkstatt – in der 56 Mitarbeiter beschäftigt sind – selbst auf die Fahrzeuge montieren. Dank der kurzen

Wege kann der Hin-und-Her-Transport per Gabelstapler erfolgen, das spart viel Zeit und reduziert den Aufwand.

AP: Wie viele Reifen beziehen Sie pro Jahr von Michelin?

HT: Das liegt allein in Österreich im vierstelligen Bereich, unsere Standorte in anderen Ländern nicht mitgerechnet.

AP: Welche Dimensionen kommen dabei zum Einsatz?

HT: Vom kleinen 205/65 – 17.5 für unsere Tieflader bis zum 29.5 R 25 unseres Caterpillar 980-Radladers eigentlich die ganze Palette für Lkw, Kräne und Erdbewegungsmaschinen.

AP: Wie intensiv ist die technische Beratung durch Michelin?

HT: Wir reden mindestens einmal pro Monat mit den für uns zuständigen Außendienstmitarbeitern Harald Redtenbacher und Rudolf Zeppetzauer.

Vielseitig: Der Fuhrpark von Felbermayr umfasst neben schweren Lkw auch zahlreiche Geräte für den Hoch- und Tiefbau



Imposant: Auch die riesigen Muldenkipper und Radlader von Felbermayr rollen auf Reifen von Michelin.





Enge Partnerschaft: Rudolf Zeppetzauer (Michelin), Markus Lackner, Helmut Toferer (Felbermayr), Harald Redtenbacher (v.l.).

Wenn Probleme auftreten – wie zum Beispiel Beschädigungen mit nicht eindeutigen Ursachen oder Umrüstungen – auch öfter.

AP: Mit welchem Aufwand betreiben Sie ihr Reifen-Management?

HT: Ehrlich gesagt: In puncto Laufleistungsverfolgung könnten wir noch einiges mehr machen, das ist ausbaufähig. Das Remix-Angebot von Michelin nehmen wir an und lassen die Reifen runderneuern. Das „Vier-Leben-Prinzip“ haben wir noch nicht umgesetzt, wollen dies in Zukunft aber unbedingt angehen. Was dies betrifft, verlieren wir speziell in den Einsatzbereichen Bau und Abfallwirtschaft noch Geld.

Rudolf Zeppetzauer: Sollen wir gleich einen Termin ausmachen? Dann können wir dieses Thema in Ruhe im Detail durchsprechen.

HT: Ich komme darauf gerne zurück.

AP: Herr Toferer, wie würden Sie ihre Partnerschaft mit Michelin bezeichnen?

HT: Im Großen und Ganzen sind wir zufrieden, darum haben wir uns für diese Marke entschieden. Reifen von Michelin sind teuer, aber am Ende stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis doch.

AP: Können Sie dies näher erläutern?

HT: Wir haben in der Vergangenheit auch die Billigschiene ausprobiert – ohne Erfolg. Die Laufleistung war deutlich, zum Teil um die Hälfte geringer. Auch die Traktion der Pneus entsprach

speziell im Gelände nicht unseren Erwartungen. Wo Fahrzeuge mit Reifen von Michelin problemlos durchgefahren waren, blieb manch anders ausgerüstetes stecken, da sich ihr Profil mit Dreck zugesetzt hat.

AP: In welchem Punkt würden Sie sich für die Zusammenarbeit mit Michelin Verbesserungen wünschen?

HT: Zum Einen natürlich beim Preis, zum Anderen bei der Verfügbarkeit der Reifen, die nach wie vor problematisch ist. Michelin weiß, welche Dimensionen wir benötigen.

HR: Die Ursache hierfür liegt in einer weltweit sehr hohen Nachfrage, die seit einiger Zeit immer wieder zu Eng-

pässen führt. Aber ich möchte anmerken, dass wir den Bedarf der Felbermayr GmbH im diesbezüglich besonders kritischen Baumaschinenbereich im laufenden Jahr zu annähernd 100 Prozent haben decken können, teilweise zum Nachteil neuer Kunden. Was ich sagen möchte: Wir leben die Zusammenarbeit mit einem so wichtigen Partner wie Felbermayr, dessen beeindruckendes Wachstum wir seit 1998 engagiert begleiten. Wenn Probleme auftreten, werden wir immer Möglichkeiten finden, sie zu lösen.

AP: Meine Herren, vielen Dank für das Gespräch.

Achim Peitzmeier



Gewaltig: Schwerlast-Transporte von bis zu 800 Tonnen sind für Felbermayr kein Problem.



Do-it-yourself: Die 56 Werkstatt-Mitarbeiter von Felbermayr montieren die Räder selber auf die Fahrzeuge. Aufgezogen werden die Decken vom EUROMASTER-Betrieb auf dem Firmengelände.

Je schwieriger, desto besser



Das Motto „**Kraft der Bewegung**“ steht bei der Unternehmensgruppe Felbermayr – 2004 zum „Besten Familienbetrieb Österreichs“ ausgezeichnet – nicht nur für den Transport oder das Lifting besonders sperriger Güter: Die 1942 von Franz Felbermayr in Wels gegründete und bis heute von seinem Sohn Horst Felbermayr geleitete Firma hat speziell in den vergangenen zwei Jahrzehnten ein geradezu stürmisches Wachstum erlebt, das auch weiterhin keine Grenzen zu kennen scheint. Mit rund 1600 bestens ausgebildeten Mitarbeitern und 32 Standorten in elf Ländern zählt Felbermayr heute zu den international gefragtesten Spezialisten in puncto Transport- und Hebeteknik sowie Tief- und – seit jüngstem – auch Hochbau.

Was in den 70ern mit ersten Spezial- und Sondertransporten begann, scheut heute auch vor anspruchsvollsten Aufgaben wie riesigen Transformatoren, Industriebehältern oder Kraftwerkskomponenten nicht zurück. Dabei setzt Felbermayr nicht nur auf die straßengestützte Verbringung, sondern kann durch die clevere Integration der Verkehrswege Schiene und Wasser – zum Beispiel über den firmeneigenen, 220.000 Quadratmeter großen Schwerlasthafen Linz – besonders effektive und wirtschaftliche Komplettlösungen anbieten.

Zugleich diente 1988 die Anschaffung eines ersten Kran-Fahrzeugs als Initialzündung für den bemerkenswerten Ausbau des Bereichs Hebeteknik, der heute mehr als 1550 Fahrzeuge von der Arbeitsbühne bis hin zum Raupenkran mit tausend Tonnen maximaler Traglast im Sonderlastfall.

Nicht minder expansiv entwickelt sich die von Horst Felbermayr jr. gelenkte Unternehmenssparte Bau, die mit gut 500 Mitarbeitern im vergangenen Jahr rund 30 Prozent des 277-Millionen-Umsatzes der gesamten Gruppe erwirtschaftet und in der allein gut tausend Fahrzeuge vom Minibagger bis zum ausgewachsenen Muldenkipper zum Einsatz kommen. Was einst mit Erdbau und Abbruch-Aufgaben begann, setzt sich heute mit Spezialisierungen in den Bereichen Kies- und Schottergewinnung, Behälterverleih und Bauschuttrecycling sowie Abfallwirtschaft fort, schließt aber auch den Tief- und Hoch- sowie Straßen-, Kanal- und Brückenbau mit ein. Zugleich umfasst das Angebot besonders knifflige Baudienstleistungen wie zum Beispiel Felsicherungen und Lawinenschutz.

Mit „schweren Geräten“ beschäftigen sich Senior- und Junior-Chef Felbermayr über das Transportwesen hinaus auch in ihrer spärlich bemessenen Freizeit: Sie gehen – natürlich erfolgreich – im „Team Felbermayr-Proton“ im Porsche 911 GT3 an den Start, so zum Beispiel 2006 auf Rennreifen von Michelin in der FIA GT-Serie.

www.felbermayr.cc





Foto: felbermayr

So schwer sieht der Zylinder gar nicht aus, doch der Portalkran bei Felbermayr in Linz kommt schwer ins Ächzen.

Felbermayrs schwerster Fall

Tonnenschweres Reaktorteil bringt Schwerlasthafen Linz an die Grenzen

Mit diesem Teil stieß Projektleiter Peter Stötting im Felbermayr-Schwerlasthafen von Linz an seine Grenzen. Wie bekommen wir ein 477 t schweres Reaktorteil aus der Montagehalle auf ein Binnenschiff? Drei Probleme, drei Lösungen. Zunächst musste der Hallenkran mit einem zusätzlichen Hubgerüst auf eine Traglast von 500 t aufgerüstet werden, dann wurde für

die 200 m lange Strecke zum Binnenschiff eine 600 PS starke Zugmaschine benötigt. Und zu guter Letzt musste das Schwergutteil mit einem Portalkran angehoben werden. Im Prinzip ist das möglich, denn beide Portalkräne in Linz können zusammen 600 t heben. Doch mit nur 23,5 m Länge war das Reaktorteil zu kurz, um an beiden Kränen befestigt zu werden. Stöttinger

ließ einen Gutachter alles noch einmal durchrechnen – und siehe da, der Kran hielt. Der Hersteller MCE Industrietechnik hatte die Felbermayr-Halle für die Fertigung des Reaktorteils gemietet, weil sie der einzige Ort in Österreich ist, von dem aus man ein solch schweres Teil nach der Montage auch abtransportieren kann. DVZ 25.9.2007 (gmi)

www.felbermayr.cc

Bradul de la Unirii, construcție finalizată

BUCUREȘTI

Ultima etapă a megaconstrucției
s-a încheiat cu montarea stelei **pag. 2**



ULTIMA ORĂ ... 23:10 ... Noi ciocniri între forțele de ordine și tineri, în subu

Muncitorii au montat ieri
vârful bradului



Foto: Karl Budiso, Libertatea

A fost montată steaua bradului din Unirii

Bucureștenii pot admira, în Piața Unirii, un brad gigant a cărui construcție a fost terminată ieri. Pe 1 Decembrie, spectacolul va fi total, când cele două milioane de becuțe se vor aprinde, spre deliciul celor care vor veni să admire bradul.

INEDIT - Construcția celui mai înalt brad de Crăciun din Europa, în Piața Unirii, a fost ieri finalizată. Organizatorii au montat o stea de 3,5 metri în diametru. Bradul este un cadou făcut locuitorilor capitalei

de Banca Millennium și este realizat în colaborare cu Primăria Municipiului București. Bradul este deja împodobit cu o instalație cu 2,4 milioane de becuțe și are opt etaje. Bradul de Crăciun este împodobit

și cu 144 de panouri de lumini. La fel ca anul trecut, în Piața Unirii va fi montat un patinoar artificial. Ice Park, bradul de Crăciun și luminile din centrul orașului vor fi inaugurate, cu mare fast, de oficialități și bucureșteni, pe 1 Decembrie, de la ora 19.00.

Bradul va putea fi admirat în perioada 1 decembrie 2007 - 6 ianuarie 2008.

Alexandra Duțulescu

Unde putem patina în capitală, iarna asta

DISTRAȚIE Patinoarul din Parcul Kiseleff se deschide pe 7 decembrie, când Primăria Sectorului 1 a pregătit câteva surprize ce vor ține pe toată perioada Sărbătorilor de iarnă. Patinoarul este situat în alveola dreaptă a Parcului Kiseleff, în zona delimitată de Șos. Kiseleff și parc, pe latura din dreapta, în sensul de mers Arcul de Triumf - Piața Victoriei. La fel ca anul trecut, patinoarul din Kiseleff va fi deschis până la mijlocul lunii februarie 2008.

Iarna aceasta, bucureștenii mai au la dispoziție cinci patinoare în aer liber: în Piața Unirii, în Titan - în „Orașul lui Moș Crăciun”, în Parcul Herăstrău, pe cel deja deschis lângă Piața Drumul Taberei și unul ce va fi deschis pe lacul din Cîșmigiu. „Sper să nu treacă zece zile până la inaugurarea patinoarului din Cîșmigiu. Am început deja să montăm mantinelele”, ne-a declarat viceprimarul capitalei, Răzvan Murgeanu.

Mittwoch, 12. September



Tivoli-

Im Tivolistadion herrschen
dem auf den Tribünen
für die Sitzplatzreihen
Bautrupps arbeiten im



-Stadion wird der EURO-Endschliff verpasst

ht Hochbetrieb – nicht auf dem Spielfeld, son-
n. Mit Kränen werden die Unterkonstruktionen
auf die drei aufgestockten Blöcke gehievt. Die
Akkord. Bis zum 17. Oktober müssen alle Sitze

montiert sein. Beim Länderspiel des ÖFB-Nationalteams gegen die
Elfenbeinküste, dem ersten EURO-Testlauf, soll die Tivoli-EM-Arena
31.500 Zuschauern Platz bieten. Auch die beiden neuen Videowalls
sollen installiert sein.

Fotos: Murrauer



Premiere für die Zuschauer und für die Gimter Anlegestelle am ehemaligen Wasserübungsplatz der Bundeswehr: Arbeiter der holländischen Wassertransportfirma „Van der Wees“ fügen das letzte Teil der Rampe für die Verladung des Kolosses zusammen. Fotos: Hattenbach

Ein kolossaler Abgang

Nach über vier Stunden legte das Pontonboot mit dem 240-Tonnen-Bauteil in Gimte ab

VON PIERRE HATTENBACH

GIMTE. Die Zugmaschine schnauft, die Metallrampe quietscht, der Koloss rollt. Es ist 18.15 Uhr am Samstag. Das 240-Tonnen-Bauteil der Maschinenfabrik Richter schiebt sich langsam auf das Pontonboot. Hergestellt in Hessisch Lichtenau geht es jetzt endgültig auf die Reise nach Russland.

Die Strömung der Weser ist stark und die Rampe verschiebt sich bereits ein wenig. Der große und der kleine Schlepper, die das Ponton um 15.40 Uhr an die Gimter Anlegestelle brachten, schieben, was das Zeug hält.

Noch ist es nicht geschafft, die Männer in braunen und blauen Overalls winken kräftig mit den Armen und geben Kommandos. „Langsam, langsam - weiter, weiter.“

Etwa hundert Schaulustige, Hobbyfotografen und ehemalige Pioniere haben sich an der Anlegestelle versammelt. „Fast wie zu Bundeswehrzeiten“, ruft einer der Veteranen.

Auf 96 Rädern bewegt sich der Koloss immer weiter. „Wir machen hier nichts schnell, sonst fällt etwas ab oder jemand verletzt sich“, sagt der Transport-Projekt-leiter Burkhard

Sterz. Obwohl die Rampen bereits tonnenweise Fracht über sich ergehen lassen mussten, biegen sie sich leicht. Die Räder unter dem Koloss drücken Spurrinnen in das Metall.

Nach zehn Minuten klatschen viele Applaus. Es ist geschafft - der Koloss ist auf dem Ponton. Lange haben die vielen Zuschauer auf diesen Moment gewartet. Die meisten kamen bereits um 14 Uhr. Zu dieser Uhrzeit wurde das Ponton an der Anlegestelle am ehemaligen Wasserübungsplatz der Bundeswehr erwartet. Doch es kam nicht. Die Leute harhten bei Grillwürstchen und Ku-

chen aus. Axel Richter, Vorstand der gleichnamigen Maschinenfabrik, hatte alles für die Leute arrangiert und ließ es sich nicht nehmen, an seinem Geburtstag die Verladung „seines“ Kolosses vor Ort mitzuerleben. „Das ist eben eine besondere Nummer.“

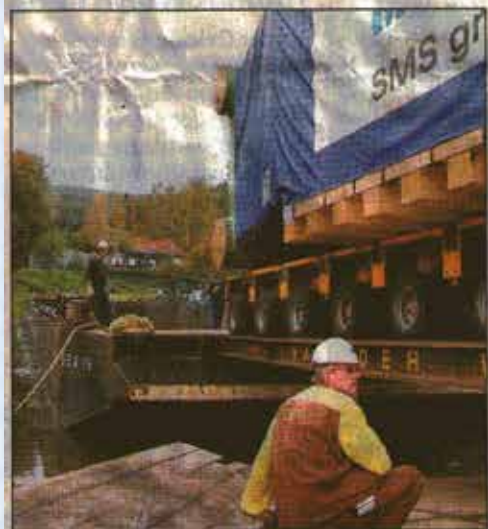
Als das Ponton dann endlich in Gimte eintraf, brauchte es mehrere Ansätze, um den richtigen Winkel an die Anlegestelle zu treffen. Ein Kran setzte anschließend die Rampen auf und nach weiteren anderthalb Stunden war der Koloss abfahrbereit. Am Mittwochmittag ist der zweite 240-Tonner dran.

HINTERGRUND

Für die Straße zu groß und zu schwer

Der Bau von zwei Teilen für eine Rohr-Maschine ist der bisher größte Auftrag für die Maschinenfabrik Richter gewesen. Die russische Firma Vyksa hatte die Teile bestellt. Gut ein Jahr lang hatte die Maschinenfabrik in Hessisch Lichtenau an den zwei 240-Tonnen-Bauteilen geschweißt. Weil sie zu groß und zu schwer für den Landweg sind, werden sie auf dem

Fluss transportiert. Auf einem Schwertransporter würden sie nicht unter allen Autobahnbrücken durchpassen. Nach der Verladung auf das Pontonboot wartet nun in Rotterdam bereits ein Seeschiff zum Weitertransport nach Sankt Petersburg. Die Anlegestelle in Gimte will die Maschinenfabrik nun auch in Zukunft nutzen. Aufträge liegen bereits vor. (rax)



Zwei Augen für 96 Räder: Verlade-Leiter Jan Strijdhorst beobachtet jeden Zentimeter, den der Koloss nach vorne rollt.

Ein Koloss rollt zum Wasser

240-Tonnen-Teil macht Zwischenstopp in Gimte, bevor es auf die Fluss-Reise geht

GIMTE. Ein 240 Tonnen schweres Bauteil für eine Pipeline ist in der Nacht zum Dienstag in Gimte eingetroffen. Es kam auf einem Schwertransporter mit 24 Achsen, begleitet von einer Polizei-Eskorte aus Hessa-Lichtenau, und soll am Freitag auf ein Pontonboot verladen werden. Auf der Straße hat der Riesentransport immer wieder Probleme: Die Ladung ist so schwer, dass auf nasser Fahrbahn die Räder der Zugmaschine durchdrehen. Sie ist so groß, dass der Platz nicht ausreicht - und beispielsweise Ampeln an der Bundesstraße 7 beiseite gedreht werden müssen.

Ein zweiter Koloss trifft morgen früh in Gimte ein. Für ihn geht es am Dienstag, 9. Oktober, per Pontonboot die Weser hinab. Die Firma Richter Maschinenfabrik AG in Hessa-Lichtenau hat die zwei 16,5 Meter langen, 4,3 Meter breiten und 3,8 Meter hohen Bauteile gefertigt. Sie sind für eine Rohr-Formpresse in Russland, in der

Pipeline-Rohre gebaut werden sollen. Gut ein Jahr wurde an den Stahlteilen in der Maschinenfabrik in Hessa-Lichtenau geschweißt.

Die Reise der Bauteile über Gimte wurde mit dem Hessa-Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen in monatelanger Planung erarbeitet. Die nächsten Stationen der Bauteile sind Grohnde bei Hameln, wo die Teile auf ein Binnenschiff verladen werden. Von dort geht es Richtung Rotterdam.

In der holländischen Stadt werden die Teile auf ein Seeschiff geladen und nach Sankt Petersburg transportiert. In Russland sind die kolossalen Bauteile dann noch fünf Tage



Präzisionsarbeit: Arbeiter setzen mittels Fahrzeughydraulik das gigantische Bauteil vom Schwertransporter auf „Elefantenfüße“.

Foto: Hattenbach

unterwegs, bis sie an der benötigten Baustelle des Empfänger Vyksa Steel Works in Nizhegorodsky ankommen.

Wegen des geringen Wasserspiegels der Weser wird die Schiffverkehrsbehörde die Schleusen der Edertalsperre öffnen. Die zusätzlichen Wassermassen sollen einen reibungslosen Flusstransport bis zum Mittellandkanal ermöglichen.

In Gimte warten nun die Teile bis Freitag nahe der Bundeswehrrampe in der ehemaligen Pionierkaserne auf einer speziellen Stützkonstruktion, so genannten „Elefantenfüßen“.

(rax)

Klar zum Verladen

Kolossales Bauteil wird heute Mittag ablegen

GIMTE. Die Vorbereitungen für den Abtransport des ersten von zwei 240-Tonnen-Bauteilen laufen auf Hochtouren. Zehn Männer der Schwertransportfirma Felbermayr bringen den Koloss in die richtige Position. Auf 96 Rädern wird das Teil, das für eine Presse zum Bau von Pipelines bestimmt ist, heute morgen bis an die Anlegestelle gebracht.

Der Weg bis dorthin ist frei. Dafür sorgten Mitarbeiter der Firma Northeimer Zaunbau, die sämtliche Zäune und Balken, die dem Giganten im Wege stehen, abmontierten.

Anlegestelle ist bereit

Der holländische Kapitän und seine Steuermänner sind bereits vor Ort und haben die Anlegestelle für das Pontonboot besichtigt.

Zur Seite steht ihnen der Platzverwalter des Weserparks, Werner Ripke. Der 68-Jährige ist ehemaliger Pionier des Gimter Wasserübungsplatzes und hat schon mehrmals Panzer an der Anlegestelle verladen. „Im Vergleich zu früher ist es diesmal eine der-

be Herausforderung“, sagt Ripke. Da die Holländer für die Fahrt auf der Oberweser kein Patent haben, fährt ein deutscher Lotse mit.

Über den Wasserstand machen sich alle Beteiligten keine Sorgen mehr. Der Pegel der Weser ist gefallen, somit auch der Wasserweg frei. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Münden gibt grünes Licht. „Wir regeln den Wasserstand und haben die Wasserabgabe an der Edertalsperre leicht erhöht“, erklärt Dana Halbe vom Schifffahrtsamt.

Die Verzögerung des Transportes von einem Tag bringt den Hersteller der Bauteile, die Firma Richter Maschinenfabrik in Hessisch Lichtenau, nicht in Bedrängnis. „Das Schiff in Rotterdam wartet“, sagt der Vertriebsleiter, Joachim Kraus.

Die Ankunft des Pontonbootes schätzt Projektleiter Burkhard Sterz auf 14 Uhr. „Dann brauchen wir für alles etwa vier Stunden“. Gimte ist dann um ein 240-Tonnen-Teil leichter und um ein spektakuläres Ereignis reicher. (rax)



Alles muss weichen: Damit der 240-Tonner problemlos zur Anlegestelle kann, werden Zäune und Balken entfernt.

Foto: Hattenbach

Münden



Koloss weiterhin auf dem Trockenen

Die 240-Tonnen-Bauteile in Gimte (wir berichteten) müssen weiter am Weserufer warten. Das Pontonboot für die Kolosse ist am ehemaligen Wasserübungsplatz der Pioniere noch nicht angekommen.

men. Grund für die Verzögerung ist der hohe Wasserstand des Flusses. Das Boot musste in Minden warten und konnte erst gestern die dreitägige Fahrt nach Gimte antreten, wie das Wasser- und Schifffahrts-

amt Münden mitteilte. Nun soll das Teil, das zum Bau von Pipelines in Russland bestimmt ist, am Samstagnachmittag per 12-Achser auf das Ponton gefahren werden. Derweil sind die stählernen Gigan-

ten eine einmalige Attraktion: Unser Bild zeigt eine Schulklasse der Heinrich-Sohnrey-Realschule gestern Morgen beim Bestaunen eines der 16,5 Meter langen und 3,8 Meter hohen Bauteile.

Foto: Hattenbach



Kontakt Unternehmenskommunikation:

Markus Lackner
Machstraße 7
A-4600 Wels

Fon: +43 7242 695-136

Fax: +43 7242 695-9136

E-Mail: marketing@felbermayr.cc